



INFO

AETINAPE

BOLETÍN DE INFORMACIÓN
Y OPINIÓN MARÍTIMO-PESQUERA
NOVIEMBRE 2020

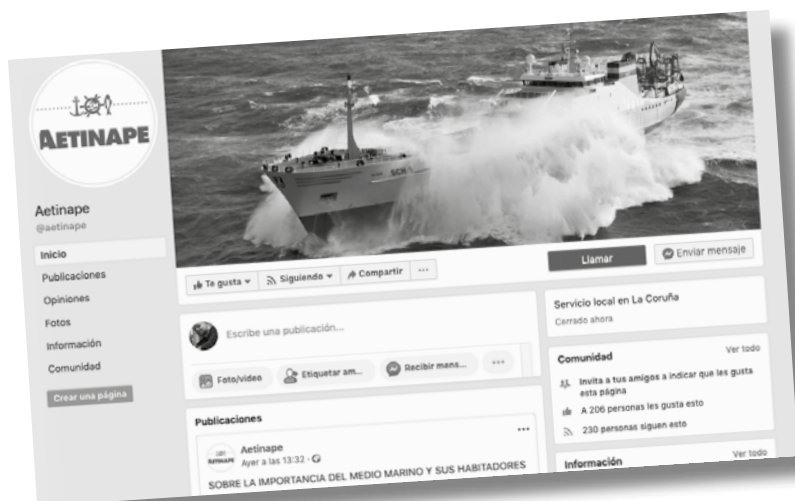


Contenido DOSSIER AETINAPE noviembre 2020

- 1 Portada
- 2 Contenido
- 3 Norte
- 4 Canadá consigue asfixiar todavía más a la flota española en el Atlántico Norte
- 5 NAFO constata su decepcionante evolución
- 6 La ambigüedad de la OMI con la COVID-19
- 7 Se mejoran las condiciones de trabajo en el sector pesquero
- 8 España continúa buscando tripulantes en el extranjero, lo que evidencia dumping social.
- 9 Cámaras en los barcos: El "Gran Hermano" de la pesca...
- 9 El Pacto de Toledo debe contemplar la dureza del trabajo marítimo-pesquero
- 10-11 Intermares : crónica de un derroche millonario
- 12 Los armadores tendrán que suscribir un seguro obligatorio para los pescadores
- 13-14 **OBITUARIOS:**
 - Serafín Mourelle, Cristina de Castro, Luis Ponte, Ignacio Palacios.
- 14 Prórroga de la validez para cursos de Formación Sanitaria y certificado médico.
- 15-16 Revaluación de los certificados de suficiencia.
- 16 Corrección erratas-revista Marzo 20-colaboración de Vicente Yañez
- 17 50 años del Hundimiento de "La Isla"-¡Va por vosotros, hermanos!
- 18 Valdemar Aveiro: Nuevo libro y memoria pesquera en las columnas de la autovía
- 19-42 **Colaboraciones:**
 - José Ignacio Espel Fernández - Exviceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco
 - Eduardo Cruz Iturzaeta - Licenciado en Ciencias Físicas - Capitán Marina Mercante
 - Francisco J. González Rodríguez - Director G. Pesca Marítima - Principado Asturias
 - Libro "Faros de Galicia" - Casas de Luz
 - Vicente Yañez González - Profesor Jubilado de Formación Profesional
 - José Manuel Costas Capelo - Catedrático de Navegación e Instalaciones Marinas
 - Enric Tarrida - Secretario General de CGT Mar y Puertos
 - Antón Luaces - Periodista, Exdirector programa "Españoles en la Mar"
 - Xosé María García Palmeiro, Periodista
 - Manuel Queimaño Piñeiro - Secretario General de Aetinape
 - Camilo Camaño Xestido - Miembro-Amigo de Aetinape
 - José Antonio Prendes Serrano - Vicepresidente 1º Aetinape
 - Fernando Novoa Sanjurjo - Exdirector Técnico de Salvamento Marítimo de Galicia
 - Rosario Gómez Pérez - Asociación de Mujeres de Pescadores "Rosa dos Ventos"
 - Antonio Fernández Cuesta - Periodista de "Españoles en la Mar" de REE
 - Francisco Javier Martínez Couto - Vicepresidente 2º Aetinape
 - Libro "Rumbo al bacalao"
- 43-49 **Revista de Prensa**
- 50 **Legislación**

¿Nos vemos en Facebook?

Tenía que ser. Nos estábamos resistiendo porque sabemos que muchos de vosotros no utilizáis las redes sociales. Pero la realidad se impone y si antes no eras nada si los periódicos no publicaban tus noticias, ahora ocurre lo mismo si no tienes perfiles en redes. Miradlo bien... todo tiene su parte positiva. Muchas noticias las compartimos al instante y al mismo tiempo publicamos contenidos que forman parte de nuestra historia, para recordar lo que somos y de donde venimos. Y ya sabéis... compartid todo lo que podáis, ayudadnos a crecer y multiplicarnos!



Norte

La Administración marítimo-pesquera: eficiencia y volumen

Las páginas 10 y 11 de este boletín están dedicadas a glosar la triste vida de un barco estúpido, el Intermares. Un barco que nació de la gestión de algunos políticos que a bordo de la Administración pública consiguieron armar un expediente, con sus “informes técnicos” para justificar el gasto millonario en su construcción.

Una vez a flote, su objetivo cooperador con la formación de pescadores de otros países, fundamentalmente de África y América Latina (los de aquí no importaban mucho, ya que AETINAPE lleva años demandando la creación de la figura del alumno en prácticas sin que hasta la fecha la Administración lo haya reconocido) se fue diluyendo como un azucarillo. Tras pocas singladuras, el barco fue abandonado en un muelle del norte, generando una absurda presencia administrativa y cuantiosos gastos de mantenimiento, los que necesita cualquier barco. Ahora, comparte sus servicios entre la Armada y Pesca.

La corrupción en la Administración pública no es sólo robar. Vamos a suponer que en esta operación -como en otras muchas- nadie lo hizo. Corrupción es también gobernar sin sentido, sin objetivos claros, invertir sin planes serios de viabilidad, sin que cada euro que sale de los presupuestos comunes revierta claramente en un beneficio público patente.

Intermares es el aeropuerto sin aviones, la Ciudad de la Justicia sin edificios, las autopistas de peaje sin coches... una de esas inversiones desproporcionadas y extemporáneas de las que nadie se siente responsable pero por las cuales alguien debería pagar algún precio. O al menos dar explicaciones para que todos podamos conocer los porqués y no volvámos a consentirlo.

En el sector marítimo tenemos ejemplos de sobra. Las gigantescas torres de control del tráfico marítimo, construidas con criterios faraónicos ya en tiempos de satélites, los enormes centros de formación marítima como el de Jovellanos o el de Bamio, cuando nuestro país tenía la mayor red de Escuelas marítimo-pesqueras y de Náutica que en ningún estado de la UE, les ha convertido en organismos

bastante cuestionados por el sistema general de formación marítima.

Por no hablar del sistema de Salvamento Marítimo del Gobierno Central y de las Comunidades Autónomas al que no han querido incorporar a la Armada con sus buques y helicópteros, coordinando efectivos para reducir la enorme factura que el Estado paga por la prestación de esos servicios. Quizá alguien, algún lobby, algún grupo de poder, tenga mucho interés en que todo continúe así: la colaboración público-privada gusta a demasiados altos responsables de la política marítima, gobierne quien gobierne. ¿Por qué será?

Llegamos así a la más cruel de las realidades: los sectores pesquero y de transporte marítimo son cada vez más reducidos. La pesca es una simple sombra de lo que era hace apenas dos o tres décadas. De la marina mercante ya casi no queda nada. Por el contrario, los organismos públicos, instituciones, chiringuitos y estamentos se han ido multiplicando.

Deberíamos pedir una auditoría general —y por supuesto independiente— de la Administración marítima, que nos revelase el coste y el número de personas que se dedican a controlar y organizar las migajas en que ha quedado reducido el sector.

¿Cuántos funcionarios tendríamos por puesto de trabajo productivo? Y lo que sería todavía más inteligente: ¿Cuántos habría por cada puesto de trabajo en el sector pesquero y en el transporte marítimo? ¿Cuántos por cada puesto de trabajo que ocupa un trabajador o trabajadora de nacionalidad española? Aclaremos como siempre que no se trata de rechazar al extranjero, en absoluto, sino en creer en las economías de proximidad, en los procesos de desarrollo endógeno, en contraposición a la neoexplotación del ser humano, a bajo precio venga de donde venga.

Muchas preguntas y pocas respuestas para un debate que nos merecemos.

AETINAPE

Canadá consigue asfixiar todavía más a la flota española en el Atlántico Norte

La amenaza de NAFO sigue el protocolo de cada año: anunciar grandes recortes para después reducirlos a la mitad, pero poco a poco va aniquilando la actividad

Los pocos barcos que todavía quedan en el caladero NAFO recibieron la amenazante noticia de cada año: un recorte radical de las cuotas de pesca, que afecta especialmente al bacalao, pescadilla, raya y cabra, y un recorte menor a la exigua cuota de fletán. Y como cada año se repitió la liturgia, ya que la situación final es menos mala y los funcionarios y políticos se han vuelto a presentar como héroes ante sus públicos, ya que han sabido defender sus intereses en las opacas negociaciones internacionales. Como siempre, entonan el **“pudo haber sido peor”**.

No obstante, año a año consiguen esquinar un poco más a los buques europeos, reducidos ya a la mínima expresión: **Hoy tan solo acuden 3 bacaladeros y 9 fletaneros españoles, y no durante todo el año, que generan más de 300 puestos de trabajo directos y aproximadamente 2.500 indirectos. También acuden a pescar allí 4 portugueses y un estonio.**

La propuesta de reducir radicalmente las capturas parte del Comité Científico de NAFO, un organismo dominado por Canadá y sus intereses petroleros en las aguas del Atlántico Norte utilizadas por la flota europea. En el fondo, lo que persiguen año tras año es **“limpiar”** esas aguas de pesqueros, al no resultarles rentable su explotación.

Las noticias que transmiten personas conocedoras del caladero apuntan que hay más pescado que nunca, y nadie se explica el por qué de la situación, a no ser por los planes petroleros canadienses. Este país se apoya en argumentos ecologistas para reducir la importancia pesquera de la zona, que lleva años sometida a fuertes limitaciones por lo que resulta biológicamente imposible que pueda estar agotándose.

Canadá lleva décadas intentando expulsar a los barcos europeos, como demuestra la intención de ampliar su Zona Económica Exclusiva más allá de sus 200 millas, sin conseguirlo. Su diplomacia se centró entonces en potenciar su propio lobby en este organismo político científico que rige la regulación en aguas del Atlántico Norte.

El declive por asfixia de la flota NAFO se une a otras de gran altura que han ido perdiendo importancia en nuestro país, perjudicadas por la falta de respaldo europeo y el escaso interés de España, que nunca apostaron por la pesca como sector de futuro. **Con la flota reducida a la mínima expresión, ahora debería dismantelarse buena parte del sector administrativo pesquero, lleno de altos funcionarios, organismos y estructuras políticas cuyo fracaso en defensa de este sector productivo es evidente.**



Nafo constata su decepcionante evolución

Disminuye la cuota del fletán negro y mantiene las de gallineta, raya, pota, locha blanca y camarón

Tímido pronunciamiento sobre la amenaza de las explotaciones de petróleo y gas

La Organización de Pesquerías del Atlántico Noroeste (NAFO, por sus siglas en inglés) ha celebrado, del 21 al 25 de septiembre, su asamblea general que ha concluido con estabilidad en las posibilidades de pesca de las especies de interés para la flota española. Debido a la situación por la COVID-19 se ha celebrado de forma virtual.

Durante el encuentro, los países participantes en NAFO -entre ellos España, que ha estado representada por la directora general de Pesca Sostenible, Isabel Artime, dentro de la delegación de la Unión Europea-, además de científicos, técnicos de la administración en gestión pesquera y sector privado han establecido las cuotas de pesca para 2021 que, salvo en el caso del bacalao, se mantienen estables y ajustadas a las recomendaciones científicas.

En lo que se refiere a las especies de interés para la flota española, las posibilidades de pesca de fletán negro son ligeramente inferiores a las del año anterior: 16.498 toneladas frente a las 16.926 de 2020.

De esa cantidad a España le corresponden 4.532 toneladas (4.650 en 2020). Esta variación surge de la aplicación de la regla de explotación consensuada entre todos los estamentos interesados en 2017.

Asimismo, se mantienen las cuotas de gallineta (en las divisiones 3M y 3O), de raya, pota, locha blanca y camarón. Tampoco hay variación en lo referente a stocks en los que España no tiene cuota: gallineta en las divisiones 3 LN, mendo y limanda.



Respecto a la cuota de bacalao, se ha establecido un total admisible de capturas (TAC) precautorio de 1.500 toneladas, de los que España dispondrá en 2021 de 376 toneladas.

Para tomar esta decisión se han tenido en cuenta las recomendaciones del consejo científico, que desde hace varios años señala que no hay reclutamientos, por razones no identificadas, pero no atribuibles a la pesca.

Con objeto de favorecer su recuperación, a propuesta de la Unión Europea, se han establecido medidas adicionales, como la veda estacional para evitar la pesca durante el periodo de reproducción, uso de rejillas selectivas para proteger a los juveniles y obligación de inspección en puerto para todos los buques que tengan a bordo esta especie con el fin de evitar posibles sobrepescas.

Protección del medio marino

En lo referente a la protección del medio marino se han confirmado las zonas cerradas a la pesca de fondo para proteger ecosistemas marinos vulnerables, y se han incluido los corales negros como especies indicadoras de su presencia.

La Unión Europea ha resaltado la necesidad de que todos los estudios realizados por NAFO en este campo se tengan en cuenta por otros organismos para evitar las actuales y futuras explotaciones de yacimientos de gas y petróleo en zonas que NAFO ha identificado como particularmente sensibles.

La asamblea general ha ratificado el compromiso de NAFO con el enfoque ecosistémico en la gestión de la pesca, incentivando la labor de sus grupos de trabajo para alcanzar este objetivo.

La ambigüedad de la OMI con la COVID-19

Apenas hace referencia al sector pesquero, centrándose en el transporte marítimo

España, que forma parte del organismo, debería exigir mayor claridad

Ignorar el Convenio STCW-F interesa a los poderes fácticos para relajar el control sobre la actividad

El hecho de que la Organización Marítima Internacional (OMI) emita con cierta regularidad circulares ambiguas en relación con la COVID-19, puesto que en su gran mayoría van dirigidos a las empresas y trabajadores del transporte marítimo y escasamente al sector pesquero, revela que la pesca es una actividad marginal en lo que respecta a la calidad del trabajo de sus tripulaciones.

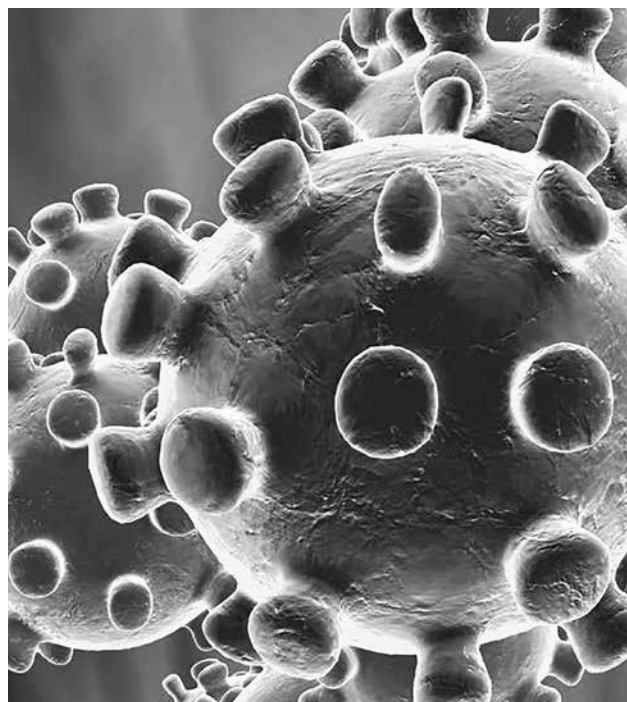
La OMI dispone de dos convenios, de los que España forma parte: el STCW-95, que afecta a los buques mercantes, y el STCW-F, para el ámbito pesquero. El despliegue que realiza la OMI focaliza todo su esfuerzo en el primero de los Convenios, como si los tripulantes del transporte marítimo fuesen “de primera” en relación a los de la pesca, cuando el porcentaje de gente de mar en la pesca en nuestro país supone el 80% de la población marítima.

Y los protocolos de salud en el mar deberían afectar por igual a toda la población embarcada, en orden a facilitar los relevos, organizar los recursos o controlar preventiva o activamente cualquier brote del virus.

Aunque la crítica está principalmente referida a la OMI, los estados miembros, entre ellos España y fundamentalmente la UE, tienen también una gran responsabilidad, pues ni reclaman atención a la flota pesquera, ni organizan protocolos paralelos. En nuestro país, la vigencia del STCW-F pasa prácticamente desapercibida debido al poder fáctico de los grupos económicos que manejan la actividad pesquera, a quienes más les conviene un sector desregularizado y caótico.

Una muestra fehaciente de este estado de cosas es el Real Decreto 449/2020 de 10 de marzo, que modifica un Real Decreto anterior en el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero, con el fin de modernizar sus requisitos y efectos. Esta normativa reformada ofrece el mando de un gran número de buques pesqueros a personas sin la formación y los requisitos necesarios, con titulaciones no regladas precisamente por los requisitos formativos que marcan estos Convenios Internacionales. Prueba contundente de todo esto es que la UE ha asumido como propio y controla a los Estados Miembros para que cumplan el Convenio STCW-95 que afecta a buques de transporte marítimo, mientras que el STCW-F, que afecta a los pesqueros, no tiene el mismo trato y compromiso político para la UE.

Un sector que empieza ya a pedir “titulaciones a la carta” para necesidades concretas, alejadas de todo rigor curricular y fraudulentas en relación a los criterios de la enseñanza marítimo pesquera regulada por las autoridades educativas, poniendo de esta forma en riesgo la seguridad marítima.



Se mejoran las condiciones de trabajo en el sector pesquero gracias a la OIT

Necesario para ratificar el Convenio 188 de la Organización Internacional del Trabajo

El Gobierno dice que es “una clara advertencia” para que otros países protejan a sus trabajadores, y lo relaciona con la competitividad de sus flotas

En el BOE nº182, de 2 de julio de 2020 se publica el RD 618/2020, de 30 de junio, por el que se establecen mejoras en las condiciones de trabajo en el sector pesquero.

Con esta normativa, propuesta por el Ministerio de Trabajo y Economía Social, en colaboración con el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, el Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones y el Ministerio de Hacienda, el Gobierno culmina la transposición de la Directiva (UE) 2017/159, adoptada el 19 de diciembre de 2016, tras el acuerdo de los interlocutores sociales del sector pesquero.

La aprobación de este Real Decreto es, además, un paso previo para la ratificación del Convenio 188 de la OIT sobre el trabajo en la pesca.

El Real Decreto contempla una serie de medidas principales, que elevan la protección laboral de los pescadores en los buques españoles y que regula las condiciones de habitabilidad en el desempeño de su trabajo, así como los protocolos de seguridad y asistencia.

Entre las medidas adoptadas figuran las siguientes:

- Formalización del contrato de trabajo por escrito y deber de ofrecer información a la persona trabajadora sobre los aspectos esenciales del contrato.
- Se establecen las condiciones mínimas que deben cumplir los alojamientos de la tripulación.
- Se introduce un derecho a la repatriación al país de residencia en caso de que la relación laboral se suspenda temporalmente o se extinga definitivamente.
- Se garantiza el derecho del trabajador a la atención médica, especialmente en los casos de desembarco en puerto extranjero.
- No se permite el trabajo nocturno a las personas menores de 18 años.

La aprobación de este Real Decreto, junto con la obligación de que el contrato de trabajo de las personas trabajadoras en el sector pesquero se realice siempre por escrito, y la obligación de concretar un seguro de repatriación, completan la transposición de la Directiva.

Esta mejora de las condiciones de trabajo de los pescadores se lleva a cabo de forma armonizada con el resto de los Estados miembros de la Unión Europea, creando unas condiciones equitativas de competencia con otros países de la UE. Con ello se refuerza al mismo tiempo el mercado interior y la dimensión social de la Unión Europea.

De igual manera, se transmite una clara señal a países no comunitarios titulares de grandes flotas pesqueras, en el sentido de que la competitividad de estas flotas no puede hacerse depender de una adecuada protección de los trabajadores del sector, que debe quedar garantizada siempre y en todo caso.

Finalmente, con la adopción de esta norma se equipara la situación de los pescadores con la de otras profesiones del sector marítimo, como las de la marina mercante, que ya disponen de una normativa similar.

Este Real Decreto responde a una de las principales demandas del sector pesquero para mejorar las condiciones de trabajo en un sector clave para la economía española. Esta normativa crea unas condiciones equitativas de competencia con otros países de la Unión Europea, refuerza el mercado interior y la dimensión social a nivel europeo.



España continúa buscando tripulantes en el extranjero, lo que evidencia el dumping social

El Catálogo de Ocupaciones de Dificil Cobertura, publicado una vez más en el BOE, aporta de nuevo pruebas sobre la escasa calidad laboral del sector marítimo

Las ocupaciones para las que el Ministerio de Trabajo y Economía Social busca candidatos se convierten una vez más en la prueba de por qué los tripulantes españoles no entran por el ojo de la aguja que les ofrece el sector marítimo: la calidad laboral, el salario, la relación entre el esfuerzo y la recompensa que todo trabajador mide antes de tomar una decisión como la de enrolarse en un buque, la conciliación laboral y familiar, etc.

Por mucho que las autoridades recurran a atávicas explicaciones o a pequeños detalles como que los barcos no llevan wifi, las nuevas generaciones del litoral no quieren embarcar porque no les ofrecen las condiciones laborales necesarias. Y el gobierno, cómplice de las empresas, colabora en la situación ofreciendo este tipo de plataformas llamada para migrantes que no “exijan tanto” como el personal oriundo.

RECONOCEMOS, POR SUPUESTO, EL DERECHO DE TODOS LOS CIUDADANOS Y CIUDADANAS DEL MUNDO A DESEMPEÑAR UN PUESTO DE TRABAJO DIGNO ALLÍ DONDE SE ENCUENTREN Y A NO SER UTILIZADOS COMO MANO DE OBRA BARATA

En esta época de incertidumbres y de cambios de modelo productivo, en las últimas décadas se dejó morir el transporte y la pesca marítima, y para ello se permitió que muchas empresas del sector pesquero y del transporte marítimo se deslocalizaran para minorar sus costes.

Los estudiantes, que llenan las Escuelas e Institutos Náutico-Pesqueros y las Escuelas de Náutica de todo el litoral, ven una vez más cómo los puestos de trabajo que corresponderían a sus titulaciones son ocupados por personal contratado bajo las prácticas del llamado dumping social, para lo cual últimamente se encargaron de “relajar” los requerimientos de las garantías de seguridad a bordo.

Resulta indignante que los gobiernos, de cualquier color, colaboren en este tipo de acciones que resultan auténticos atentados irracionales contra la estructura laboral marítima y contra el sistema de formación marítimo español, uno de los mejores del mundo, que genera profesionales cuya valía se pone en entredicho gracias a iniciativas como esta.

Lo paradójico es que este Catálogo de Ocupaciones de Dificil Cobertura se aprueba en un organismo llamado Comisión Laboral Tripartita de Inmigración de la que forman parte la Administración, asociaciones empresariales y sindicatos, lo cual revela la escasa conciencia laboral de estos últimos, entregados a las rutinas burocráticas y sin conocimiento ni representatividad real en los sectores sobre los que toman decisiones.



Cámaras en los barcos: el 'Gran Hermano' de la pesca...

— ¿Quién vigila al vigilante?

Quieren controlar los recursos. Bien. Quieren controlar los aparejos. Bien. Quieren controlar el trabajo de los pescadores. Bien. Muy bien. Todo genial.

Cámaras también para controlar las horas de trabajo. Cámaras para que desde los cómodos despachos oficiales vean las duras condiciones de trabajo a bordo. Cámaras para comprobar la "fantástica" habitabilidad de los buques. Cámaras para velar por la seguridad a bordo. Cámaras para constatar la dura vida del trabajo en la pesca y todos los riesgos que ello conlleva para la integridad física de las tripulaciones. Cámaras para evidenciar el impacto que supone en el estado emocional el aislamiento social y familiar. De esas cámaras, de esas razones, no se acuerdan los burócratas de la política de las Administraciones marítimo-pesqueras.

Cámaras habría que poner también en sus dulces despachos. Y micrófonos en sus solapas para que todos conociésemos los entresijos de la administración pública. Y paredes de cristal para poder ver a todos los enviados de los lobbies a hacer su trabajo en las orillas del poder. Y escáneres cerebrales para saber qué tienen en la sesera cuando nos organizan la vida a los demás firmando convenios de pesca, aprobando leyes, contratos o disposiciones que les silban en los oídos los negociantes. Así llevan años arruinando al sector.

El Pacto de Toledo debe contemplar la dureza del trabajo marítimo-pesquero

La posibilidad de jubilarse a los 50 años, mejorando los coeficientes reductores sigue siendo una justa aspiración del personal embarcado

Las negociaciones del Pacto de Toledo para reformar las pensiones en ningún momento deben olvidar las dedicaciones laborales especiales, como la marítimo pesquera, cuya realidad debe motivar una compensación de las múltiples desventajas sociales que conlleva el trabajo en el mar.

En ese foro, los representantes políticos y los agentes económicos y sociales decidirán cuestiones cruciales para el bienestar de los trabajadores en el futuro, como la edad de jubilación o las condiciones en las que las personas podrán adelantar su retiro de la vida laboral activa. En la actualidad, el Régimen Especial del Mar (REM) contempla a través de los coeficientes reductores, la posibilidad de adelantar la edad de jubilación a los 55 años, pero en unas condiciones que consideramos excesivas. No sólo pedimos que esos derechos se consoliden, sino que se incrementen, ofreciéndose la posibilidad de una jubilación a los 50 años.

Es una reivindicación que llevamos años demandando a las diferentes fuerzas políticas, habida cuenta de que una persona embarcada puede llegar a pasar aproximadamente el 70% de su vida laboral en su puesto de trabajo, a libre disposición de su empresa, con una ausencia total de la vida social y familiar y sometidos al mismo régimen fiscal y social que el resto de los trabajadores, sin tener en cuenta que una persona embarcada, durante el tiempo que dure la campaña, está las 24 horas viviendo, trabajando y descansando en el centro de trabajo. Ese aislamiento, la dureza del trabajo, las condiciones de seguridad, la convivencia y las difíciles circunstancias de la vida a bordo motivan esta clásica reivindicación del colectivo de trabajadores del mar.



Intermares: crónica de un derroche millonario

Los responsables de este fiasco siguen sin dar explicaciones



Justo antes de los actuales ciclos de crisis económicas, cuando todavía este país tenía un comportamiento de nuevos ricos, la maquinaria política y burocrática del Estado genera un proceso administrativo según el cual España debería contar con un fastuoso buque de formación e investigación pesquera dedicado a la cooperación internacional.

Eso es, tal como Vd. lo está leyendo: los alumnos de las escuelas náutico pesqueras españolas luchando por conseguir hacer los días de mar con un mínimo de dignidad profesional, sin que todavía hoy la Administración pesquera siga sin regular y reconocer la figura del alumno en prácticas, y mientras el Estado construyendo un buque carísimo para formar profesionales en África y América Latina.

Los mal pensados aseguraban que era para dar un servicio extra a las empresas españolas que se estaban deslocalizando para ahorrar costes. Así, disfrazados de cooperantes, formaban oriundos de terceros países para trabajar bajo el dumping social en las empresas deslocalizadas que abastecerán nuestros mercados.

El Intermares (A-41) es un buque escuela construi-

do por Astilleros Armón, Vigo. Fue construido para el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) en el año 2009, donde prestaba servicio como Buque de Cooperación Pesquera. Costó nada menos que 22,3 millones de euros.

A pesar de ser un buque moderno, tecnológicamente avanzado y con un material e instalaciones de alta calidad, en sus inicios tuvo una vida muy breve, pues llegaron a realizarse unos pocos cursos desde su botadura en 2009 hasta 2011, cuando cesó su actividad. Desde ese año estuvo paralizado en la Estación Naval de A Graña en Ferrol.

Ha centrado su actividad en la formación pesquera de operaciones relacionadas con la actividad extractiva, y de transformación, mediante el desarrollo de campañas de aprendizaje teórico y de entrenamiento práctico, inicialmente en países de Iberoamérica y África.

Desde 2018 ejerce como buque escuela y de cooperación pesquera en la Armada Española, año donde se dio de alta tras una remodelación para adaptarlo, que incluyó un cambio de pintura, con lo que quedó inscrito en el listado oficial de barcos de la Armada. Su dotación es de 73 personas máximo, a pesar de

que la Armada anunció que contará con un personal de transporte de 40 alumnos acompañados por 7 profesores mientras actúe como buque escuela. Tiene un salón de actos para 60 personas.

El servicio conjunto a ambos ministerios se comparte bajo la figura de la “afectación concurrente” entre Defensa y Agricultura, Pesca y Alimentación. Esta extravagante denominación burocrática quiere decir que el buque será utilizado de forma alterna por ambos ministerios. Para eso se firmó un Convenio estableciendo mecanismos para la conservación, defensa, administración del bien y el reparto de gastos.

La intención inicial del buque era impartir módulos en artes de pesca y tecnología pesquera, seguridad básica a bordo del buque, mantenimiento de los servicios de máquinas y técnicas de manipulación, conservación y procesamiento del pescado, entre otras áreas de conocimiento pesquero y acuícola. El Intermares cuenta con los equipos necesarios para impartir módulos acerca del mantenimiento de la maquinaria, tecnología pesquera, manipulación, conservación y procesamiento de productos pesqueros, control de calidad, oceanografía, investigación pesquera, mecánica, hidráulica y electrónica, así como

pesca sostenible. Además cuenta con una embarcación auxiliar. De esta manera, en términos militares, el buque está encuadrado en la Fuerza de Acción Marítima de Ferrol (Marfer).

La Secretaría General de Pesca pretende reactivarlo como buque de formación y cooperación en materia pesquera, ofreciendo capacitación “in situ” dirigida al sector marítimo-pesquero y a las actividades conexas a éste, según anunciaron oficialmente en el año 2018. De hecho, los seis primeros meses del año estará al servicio de la Armada, y los siguientes al Ministerio de Pesca.

Más allá de las explicaciones que tendrían que dar los políticos responsables de semejante fiasco, lo cierto es que la Secretaría General de Pesca no presentó un plan específico para la explotación y funcionalidad del medio año que le corresponde. Ni rastro de coordinar con las comunidades autónomas el uso de este recurso educativo, y mucha menos intención de ofrecerlo como buque escuela, para que los alumnos de las escuelas náutico-pesqueras de nuestro país puedan realizar experiencias prácticas.

Estos son los faros que guiarán nuestras vidas en 2021



Por un año lleno de ciencia, esperanza, amor y justicia

AETINAPE

Los armadores tendrán que suscribir un seguro obligatorio para los pescadores

En el Boletín Oficial del Estado 178, del sábado 27 de junio, la Jefatura del Estado publica el Real Decreto-ley 24/2020, de 26 de junio, de medidas sociales de reactivación del empleo y protección del trabajo autónomo y de competitividad del sector industrial.

En este RD y en lo que a nuestra profesión se refiere hay dos apartados importantes:

— Disposición final segunda. Modificación del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por RD Legislativo 2/2015, de 23 de octubre.

— Los contratos verbales de los pescadores vigentes en el momento de entrada en vigor subsisten y deben formalizarse por escrito en el plazo de un mes.

— Desde este momento todos los nuevos contratos de pescadores se celebrarán por escrito. Se introduce la exigencia de que los armadores de buques pesqueros que enarbolan pabellón español y entren en un puerto extranjero suscriban un seguro obligatorio o garantía financiera equivalente a fin de garantizar el derecho de los pescadores enrolados a la repatriación a su país de residencia.

— Disposición final cuarta. Incorporación al ordenamiento jurídico de la Directiva (UE) 2017/159 del Consejo, de 19 de diciembre de 2016, en lo que se refiere a la repatriación de los pescadores.

1. Los armadores de buques pesqueros que enarbolan pabellón español y entren en un puerto extranjero deberán suscribir un seguro obligatorio o garantía financiera equivalente a fin garantizar el derecho de los pescadores enrolados a la repatriación a su país de residencia, en los siguientes supuestos:

- a) Cuando el contrato de trabajo se haya extinguido;
- b) Cuando el contrato de trabajo haya sido denunciado por causas justificadas por una o ambas partes del contrato;
- c) Cuando la prestación laboral no sea exigible por encontrarse el trabajo suspendido por causas no imputables a la voluntad del pescador;

— d) Cuando se encuentren incapacitados para realizar las tareas requeridas en virtud del contrato de trabajo o no quepa esperar que las realice habida cuenta de las circunstancias, y no se encuentren dentro de los supuestos de repatriación ya contemplados en la Ley 47/2015, de 21 de octubre, reguladora de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero.

2. La obligación regulada en esta disposición adicional comprenderá asimismo la repatriación a su país de residencia, por los mismos motivos incluidos en el apartado anterior, de los pescadores cuando sean transferidos del buque al puerto extranjero.

3. El certificado del seguro de repatriación o garantía financiera equivalente deberá incluir como mínimo:

- a) Los datos identificativos del buque y del armador,
- b) El nombre y dirección del proveedor o proveedores del seguro o garantía financiera,
- c) El periodo de validez del seguro o garantía financiera,
- d) Una atestación del proveedor que indique que el seguro o garantía financiera cumple los requisitos incluidos en el artículo 21 del Convenio 188 de la Organización Internacional del Trabajo.

— Disposición final quinta. Incorporación de Derecho de la Unión Europea.

Mediante las disposiciones finales segunda y cuarta de este Real Decreto-Ley se incorpora parcialmente al Derecho español la Directiva (UE) 2017/159 del Consejo, de 19 de diciembre de 2016, por la que se aplica el Acuerdo relativo a la aplicación del Convenio sobre el trabajo en la pesca de 2007 de la Organización Internacional del Trabajo, celebrado el 21 de mayo de 2012 entre la Confederación General de Cooperativas Agrarias de la Unión Europea (Cogeca), la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) y la Asociación de las Organizaciones Nacionales de Empresas.

Este Real Decreto-Ley entró en vigor el mismo día de su publicación en BOE

Obituarios

Serafín Mourelle Bugallo

31 de marzo de 2020

Se ha ido uno de los importantes, de los imprescindibles. Militante no sólo de la generosidad y la vida, sino también de la cultura de Galicia y el mar, siempre identificado con el mar, que era su auténtica patria. Pasó la mayor parte de su vida profesional en los caladeros de Gran Sol.

En la hora de la muerte de nuestro querido patrón, amigo, compañero y colaborador, nacido en Corme (Costa da Morte), invocamos a toda la energía del planeta para recordar su habitual espíritu reivindicativo, esa forma de reclamar que el mundo, todas las cosas del mundo, pueden ser mejores para todos.

Ya quedaba muy poca gente así, tan comprometida con su tiempo y con las causas más necesarias. Por eso le hemos querido tanto y por eso deja un enorme vacío, como valiente que fue. Reciban sus familiares y amigos nuestro abrazo más sincero, más dolido, el más fuerte y cálido del mundo en esta hora triste en que el mundo está también paralizado. Y más paralizado que nunca se queda por la ausencia de nuestra conciencia más crítica y necesaria, la de Serafín Mourelle. In Memoriam. Que la tierra te sea leve, patrón.

Cristina de Castro García

7 de abril de 2020

Tenemos que añadir a las terribles noticias de estos días el fallecimiento de nuestra queridísima amiga. Queridísima no sólo por los miembros de AETINAPE que tanto aprendieron de su ejemplo y activismo, sino de todos los hombres y mujeres del mar que la conocieron y en nombre de los cuales entonamos estas sentidas palabras de cariño y admiración.

Haciendo nuestra la archifamosa frase de Bertolt Brecht sobre la gente que es importante y la que realmente es imprescindible, esta era sin duda Cristina. Su inteligencia, su sensibilidad y su vehemencia, toda la fuerza que tenían sus palabras, nos acompañaron en la lucha por tantas batallas que se libraban en cada barco, en cada tripulante, en cada familia, en cada situación. Gracias infinitas a su paso por el mundo.

Tristes por abandonarnos en uno de los momentos más crueles que padecemos, y rindiéndole el homenaje más sentido, sabemos que estará en la retina llorosa de los que siempre defendió y en las palabras sinceras que agradecen su dignísimo papel en esta guerra de cada día. Cristina, te recordaremos siempre.

Luis Ponte Paleo

8 de mayo de 2020

Pocas cosas acobardan y producen más pesar que la pérdida de un ser querido. Querido para vosotros su familia, que sois su círculo más íntimo, pero también querido para nosotros, que somos como su familia profesional desde hace décadas.

Y además de amigo, buena gente y profesional intachable, también fue uno de los fundadores, de los imprescindibles, de los padres de esta organización que une a tantos profesionales del mar. Ya no pudo trasladarse al acto de Tapia de Casariego celebrado en diciembre del año 2017 para recoger su nombramiento de Socio Distinguido que le otorgamos.

Le recordaremos con ese cariño con el que siempre él nos obsequió en todos los años que hemos compartido, luchando por una profesión más digna para los hombres del mar.

Una pena que nos dejase en medio de este clima enrarecido por la pandemia cruel que nos asola. Que Luis descanse en paz, y mucho ánimo a todos/as para superar la pérdida.

Obituario

Ignacio Palacios Esteban

Octubre de 2020

Se ha ido una de las personas más conocidas y queridas por el mundo de la pesca andaluza.

Su presencia en el Stella Maris en Huelva, en los difíciles momentos de la vida social y política de este país en la etapa predemocrática le convirtió en un auténtico defensor de los derechos sociales y laborales de los trabajadores del mar, editando además de una revista clandestina como fue "El Camarón" que hacían llegar a los buques que faenaban en caladeros africanos. Llegó a ser Director Nacional del Apostolado del Mar y antes de su jubilación dedicó sus esfuerzos a la mejora y modernización del sector pesquero andaluz.

Todo un símbolo, por tanto de los que desde tierra se mojan bien mojados por la gente del mar.

Palacios era un grandísimo amigo de AETINAPE, Socio de Honor de la entidad, que siempre contó con su inestimable opinión y colaboración, tal como le hemos reconocido en el Pleno celebrado en 2011 en San Fernando (Cádiz). Descanse en paz.

Prórroga de la validez para cursos de Formación Sanitaria, certificado médico de aptitud para el embarque y botiquines

En el BOE 258, del martes 29 de septiembre 2020 el Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, publica la Resolución de 25 de septiembre de 2020, del Instituto Social de la Marina, sobre las prórrogas otorgadas a la validez de los certificados preceptivos para el sector marítimo-pesquero, con motivo del COVID-19.

Certificados de Formación Sanitaria Específica

La validez de los certificados de Formación Sanitaria Específica se considerará prorrogada hasta el 31 de diciembre de 2020, salvo que la prórroga de seis meses que se hubiera aplicado como consecuencia de las medidas adoptadas por el COVID-19 venciera con anterioridad a dicha fecha, en cuyo caso no cabrá una nueva prórroga.

Certificados de revisión de los botiquines preceptivos a bordo

La validez de los certificados de revisión de los botiquines preceptivos a bordo, se considerará prorrogadas hasta el 31 de diciembre de 2020, salvo que la prórroga de seis meses que se hubiera aplicado como consecuencia de las medidas adoptadas por el COVID-19 venciera con anterioridad a dicha fecha, en cuyo caso no cabrá una nueva prórroga.

Todo ello sin perjuicio del aplazamiento previsto en el artículo 7.1 del Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero, por el que se establecen condiciones mínimas sobre la protección de la salud y la asistencia médica de los trabajadores del mar.

Certificados médicos de aptitud para el embarque marítimo.

El tiempo de vigencia de los certificados médicos de aptitud para el embarque marítimo, se considerará prorrogado hasta el 31 de octubre de 2020, salvo que la prórroga de seis meses que se hubiera aplicado como consecuencia de las medidas adoptadas por el COVID-19 venciera con anterioridad a dicha fecha, en cuyo caso no cabrá una nueva prórroga.

No obstante lo anterior, en el caso de tripulantes enrolados en buques de navegación internacional, si el periodo de validez del certificado expira durante una travesía el certificado seguirá siendo válido hasta la fecha de llegada al próximo puerto de escala donde el marino interesado pueda obtener un certificado médico expedido por un facultativo del Instituto Social de la Marina, a condición de que esta prolongación de validez no exceda de tres meses.

Medidas administrativas para revalidar los certificados de suficiencia caducados o que caducarán en 2021

La adaptación de los certificados de suficiencia a las nuevas características impuestas por las Enmiendas de Manila al Convenio STCW fue llevada a cabo por la DGMM durante los años 2014, 2015 y 2016. Durante el 2016 se realizaron entre canjes y nuevas expediciones cerca de 81.300 certificados lo que supone una tramitación cuatro veces superior a la media anual de años anteriores.

Los certificados afectados por esta situación son: “Formación Básica en Seguridad”, “Avanzado en Lucha Contra Incendios”, “Embarcaciones de Supervivencia y Botes de Rescate No Rápidos” y “Botes de Rescate Rápidos”.

Dado que a los expedientes de revalidación de los citados certificados, hay que sumar las revalidaciones de las tarjetas y las nuevas expediciones tanto de certificados como de tarjetas, es importante comenzar a realizar las revalidaciones con la antelación que nos permite la norma.

Para ello, es necesario trasladar al sector la necesidad de no agotar los plazos de validez de los certificados de las tripulaciones que gestionen las diferentes empresas marítimas y organizar la realización de cursos de mantenimiento de la competencia reducido o completo lo ante posible (en cualquier momento durante los cinco años siguientes a la expedición) y presentar la documentación con siete meses de antelación a la fecha de caducidad teniendo en cuenta lo siguiente:

En el año 2021 expira la validez de los certificados emitidos en 2016, y atendiendo a las exigencias que deben ser satisfechas para revalidar los certificados de suficiencia del Capítulo VI del Convenio STCW, como el certificado de suficiencia de Formación Básica en Seguridad, Avanzado en Lucha Contra Incendios, Embarcaciones de Supervivencia y Botes de Rescate No Rápidos, o Botes de Rescate Rápidos, es necesario aportar cada cinco años, las siguientes pruebas de que se ha seguido cumpliendo ciertas normas de competencia requeridas para asumir las tareas, los cometidos y las responsabilidades necesarias a bordo:

— La gente de mar que haya estado enrolada durante al menos un periodo de embarque de 3

meses en los últimos 5 años en buques mercantes o pesqueros de eslora igual o mayor de 24 m, deberán además realizar el curso de mantenimiento de la competencia reducido (MCR).

— Por otra parte, la gente de mar que no haya estado embarcada o haya ejercido profesionalmente en buques distintos a los del párrafo anterior, deberán realizar el curso de mantenimiento de la competencia completo (MCC).

Los cursos de mantenimiento de la competencia, completo o reducido, para la revalidación de los certificados de suficiencia podrán realizarse desde el inicio de la validez del certificado en cuestión, sin que por ello se vea acortada la validez quinquenal de los certificados, siempre que estos se revaliden dentro de los 7 meses anteriores a su caducidad.

Es decir, una vez se aproxime la caducidad del certificado en cuestión, su titular deberá iniciar los trámites de revalidación (se pueden realizar desde los 7 meses anteriores a la caducidad prevista), para lo cual deberá aportar las evidencias que acrediten el mantenimiento de la competencia (curso MCR + embarques, o bien curso MCC), las cuales habrán de haberse materializado en los últimos cinco años y no exclusivamente durante los mencionados siete meses.

Adicionalmente y con el fin de evitar la aglomeración en la tramitación de expedientes, durante el tiempo restante de este año 2020 y todo el año 2021, se podrá proceder a la tramitación de la revalidación de los certificados.

Dicho lo anterior, se insta a la gente de mar que posea un certificado, de entre los relacionados a continuación, con fecha de caducidad en 2021, a realizar desde hoy mismo el curso de revalidación correspondiente, así como a tramitar la revalidación de dichos certificados con la mayor antelación posible:

- Formación Básica en Seguridad.
- Avanzado en Lucha Contra Incendios.
- Embarcaciones de Supervivencia y Botes de Rescate No Rápidos.
- Botes de Rescate Rápidos.

Como documentación de apoyo en la tramitación de los citados certificados se han actualizado las diferentes fichas, relativas al capítulo VI de Convenio STCW, del sistema de gestión de la calidad de las titulaciones profesionales.

Por otra parte, y debido a las circunstancias actuales provocadas por el COVID-19 y a los efectos de minimizar las citas previas, podrá solicitarse que cualquier certificado sea enviado al domicilio con acuse de recibo, evitándose el desplazamiento a la capitanía marítima o distrito marítimo.

Por último, se insta a los capitanes marítimos para que den la máxima difusión a las Cofradías de Pescadores, navieras, asociaciones y agencias de colocación de gente de mar para que procedan de forma escalonada a realizar los correspondientes cursos MCC O MCR y a solicitar las revalidaciones de las tripulaciones.

CORRECCION DE ERRATAS

En la revista de Aetinape del mes de marzo de 2020, en la colaboración de Vicente Yañez González: "Los títulos de FP y la acreditación de la competencia profesional", y en concreto en el cuadro publicado en la página 24, se ha detectado un error en la columna "certificados de profesionalidad": -El Real Decreto 80/2014, de 7 de febrero, modifica el punto 1.a) Requisitos de obtención, de los títulos de Patrón de Altura, art.8; Patrón de Litoral, art.9; Mecánico Mayor Naval, art.14; y Mecánico Naval, art.15, anulando los certificados de profesionalidad como requisitos válidos. ***Rogamos disculpas por las molestias que hubiésemos podido ocasionar.***

TÍTULOS PROFESIONALES			REQUISITOS DE FORMACIÓN	
	Marina Mercante	Pesca	Certificado de profesionalidad	Título de Formación Profesional
Patrón de altura	X	X		Técnico Superior en Transporte Marítimo y Pesca de Altura.
Mecánico mayor naval	X	X		Técnico Superior en Organización del Mantenimiento de Maquinaria de Buques y Embarcaciones.
Patrón de litoral	X	X		Técnico en Navegación y Pesca de Litoral.
Mecánico naval	X	X		Técnico en Mantenimiento y Control de la Maquinaria de Buques y Embarcaciones.
Patrón portuario	X		Navegación en Aguas Interiores y Próximas a la Costa (R.D. 1533/2011, de 31 de octubre)	Técnico en Navegación y Pesca de Litoral.
Patrón costero polivalente		X	Operaciones en Transporte Marítimo y Pesca de Bajura (R.D. 1533/2011, de 31 de octubre)	
Patrón local de pesca		X	Pesca Local (R.D. 1774/2011, de 2 de diciembre)	
Marinero de puente	X		Actividades en Pesca con Artes de Enmalle y Marisqueo, y en Transporte Marítimo (R.D. 1533/2011, de 31 de octubre, modificado por el R.D. 622/2013, de 2 de agosto, modificado por el R.D. 988/2013, de 13 de diciembre)	Técnico en Navegación y Pesca de Litoral.
Marinero de máquinas	X			
Marinero pescador		X		

¡Va por vosotros, hermanos!



Compartimos en estas fechas un recuerdo a un momento realmente negro de nuestra historia marítima. Hace 50 años se hundía al pie de la Torre de Hércules “La Isla”, un pesquero que retornaba a su puerto base de A Coruña después de faenar en los caladeros del Gran Sol. Las crónicas dicen que los gritos de la tripulación se escuchaban en el centro de la ciudad aquella noche del 4 octubre. Los vecinos intentaron ayudar, pero al final el balance fue terrible: 14 muertos y un superviviente. Un enorme terremoto emocional en la cultura marítima de la ciudad herculina.

Ramón Seoane, jefe de máquinas, compañero y amigo de AETINAPE fue el superviviente de aquella tragedia. Es uno de los protagonistas de “A man dos paiños”, un libro de entrevistas en el que el gran Manuel Rivas repasa la biografía de náufragos y emigrantes, dos cualidades legendarias de tantas personas que también construyeron la Galicia contemporánea y de los que no siempre nos acordamos.

Uno de los fallecidos hace 50 años formaba además parte de una familia con mala suerte en el mar. En 1940 moría Benito Silva en el accidente de un petrolero en Vigo, cuando tenía 39 años. Su hijo, de

igual nombre, patrón de pesca, moría en “La Isla” a la misma edad que su padre. Y su nieto, también compañero, amigo y colaborador en la revista de AETINAPE, José Luis Silva, médico y patrón de pesca, perdía la vida en Cabo de Hornos al caer al mar desde el puente del “Geova Pisces” en 1995, a los 41 años de edad.

Además de muerte y tristeza, aquella tragedia conllevó una mayor conciencia pública en torno a la necesidad de contar con medios de rescate y salvamento. Hoy tenemos un razonable sistema de seguridad y salvamento marítimo. Pese a que todo es mejorable, nada comparable a la situación de 1970, cuando la seguridad y el salvamento eran algo unimaginable para las gentes del mar. La sociedad aceptaba estas tragedias como un tributo al mar, considerando que un accidente era una simple fatalidad que había que aceptar con resignación

Os dejamos estos recuerdos, como sentidos homenajes a estas y otras muchas personas a las que tanto debemos. Víctimas que han pagado con su vida la conciencia pública que ha dado lugar a nuestros sistemas de seguridad marítima. ¡Va por vosotros, hermanos!

Operador General del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima: solicita la actualización antes de que caduque

Valdemar Aveiro: nuevo libro y nuevo retrato

“Apelos do passado”, su nuevo libro

El 6 de marzo se presentó en el Museo Marítimo de Ílhavo un nuevo libro del capitán portugués Valdemar Aveiro, editado por Ancora Editora. Esta es la introducción del autor:

Este libro es un resumen de recuerdos de mi vida, en donde lo real se mezcla con el mundo de los sueños, por donde viajo con frecuencia, tan fuerte es el recuerdo que me llama. Su contenido es muy diferente de lo que escribí en los últimos años –Recuerdos de la Pesca del Bacalao- en siete libros, cuya temática aborda la Gran Saga de los marineros portugueses en los mares fríos y tempestuosos del Gran Norte. En esos volúmenes describo en historias reales, muchas de ellas vividas en la propia piel, una de las más bellas epopeyas de la historia de Portugal, infelizmente poco conocida por la mayoría de los portugueses. Hoy, en este trabajo que ahora presento, aquello que escribo y la forma como lo hago, corresponde a la imagen que yo tengo de la vida que vivimos, en un mundo cambiado, patas arriba, donde todas las aberraciones son abrazadas al son de canciones como regalos caídos del cielo, cuando todos los buenos principios del pasado son liquidados como virus transmisores de la más terrible pandemia. Esta es mi sincera opinión, y así es como siento e interpreto los comportamientos todos los días exhibidos en público, los programas transmitidos por los canales de televisión, que a mi entender, repito -a mi entender-, muestran hasta la saciedad, la locura descontrolada y pecaminosa que rige nuestro mundo.

Otras obras del autor: “80 Graus Norte”; “Historias Desconhecidas dos Grandes Trabalhadores do Mar”; “Murmúrios do Vento”; “Ecos do Grande Norte”. “Nómadas do Oceano”. “Heróis que o tempo não Apaga: um conto real de vida”. “Memórias esparsas de uma vida”.



Memoria pesquera en las columnas de la autovía

Hay gestos que resultan conmovedores, en especial cuando se trata de homenajear a una profesión tan frecuentemente olvidada como la pesquera. En esta historia se mezclan el recuerdo a la pesca del bacalao en Terranova con el ornato urbano en una zona de alta sensibilidad con

esta actividad como son los alrededores de Aveiro.

Una autovía que une la Costa Nova con Gafanha de Nazaret, lugar de residencia y origen de un gran número de pescadores de bacalao, ha sido objeto de una preciosa iniciativa. En los pilares que sustentan el viaducto se han pintado retratos para honrar la memoria de tan heroicos trabajadores a través de la figura del Capitán Valdemar Aveiro, cuyo retrato aparece junto a algunos párrafos de sus libros dedicados a las legendarias historias del bacallau portugués.

La iniciativa partió de un comerciante procedente del interior del país, de la histórica ciudad de Trancoso, en el distrito de Guarda, Su nombre es Leonardo Aires, quien emigró muy joven a Nueva Escocia en Canadá, trabajando en un hotel de camarero. La vida le deparó conocer a unos clientes compatriotas de Porto que se dedicaban a la importación de bacalao. Tal fue la empatía que pasó a colaborar con ellos como intérprete y más tarde a representante de estos importadores, llegando años más tarde a fundar su propia empresa convirtiéndose en un próspero exportador. Su honor, su forma de tratar con los comerciantes de bacalao canadienses era tan apreciada que llegó a ser conocido como “El Rey del Bacalao”.

En la actualidad, sin conocer a Valdemar Aveiro, pero sí su obra como historiador de la pesca del bacalao, entró en contacto con él para pedirle autorización y utilizar su figura como homenaje a todos aquellos pescadores que surcaban aguas tan duras, con un trabajo difícil y heroico, lleno de bajas y renuncias. Ambos, Aveiro y Aires, habían partido de unas humildes familias y fueron progresando en la vida hasta convertirse en venerables figuras de la memoria marítima de las flotas del Atlántico Norte.

El artista encargado de llevar a cabo el enorme mural es el pintor caboverdiano António Conceição, que nació hace 50 años en la Isla de Sao Nicolao. Un acto de filantropía y admiración por el heroico trabajo pesquero que sin duda ennoblecerá el paisaje viario de este lugar del mundo en el que los pescadores son numerosos y admirados.

Huracanes, tifones, baguios, cordonazos Willy-Willies

José Ignacio Espel Fernández

Exviceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco
Socio de Honor de Aetinape

Todos estos nombres responden a un único sistema meteorológico: ciclón tropical.

Los huracanes se originan entre la costa africana y el Caribe y azotan con gran violencia el Caribe y la Costa Sudeste de EEUU. Comienzan en julio, pero la mayor frecuencia se produce en agosto, septiembre y octubre ...¡¡Cuidado con las vacaciones al Caribe en esas fechas!!

Los tifones y baguios (así se llaman en Filipinas) se originan entre las islas Marshall y las Filipinas y azotan todo el sudeste asiático alcanzando las costas de Japón, se producen entre mayo y noviembre, siendo su mayor frecuencia en julio, agosto y septiembre.

Los Cordonazos azotan la costa centroamericana del Pacífico y aunque son menos frecuentes que los huracanes son tan destructivos como ellos.

Los Willy –Willies azotan el nordeste de Australia en el Pacífico Sur y son poco frecuentes: un promedio de dos al año.



Los ciclones tropicales se forman en la llamada zona de convergencia intertropical donde convergen los vientos alisios del noreste (Hemisferio Norte) y del sudeste (Hemisferio Sur). Una ondulación de la zona de convergencia intertropical produce un giro ciclónico en la masa de aire que está sobre un agua de mar muy caliente que se evapora generando nubosidad, vientos muy intensos, precipitaciones y en ocasiones mar arbolada. Se miden en la escala Saffir – Simpson de grado 1, el más suave, al 5 con vientos superiores a 250 kilómetros hora y una mar ingobernable que ha originado miles de naufragios. En la actualidad existe una discusión entre científicos sobre la influencia del cambio climático en la frecuencia e intensidad destructiva de los ciclones.

Es evidente que si la temperatura del agua del mar sube (para que se forme el ciclón tiene que estar por encima de los 26º grados) los ciclones tropicales serán más potentes y dado el aumento de la población en las ciudades afectadas por los huracanes (caso del Katrina) las pérdidas de vidas humanas y materiales son enormes.

Estadísticamente no hay datos todavía que avalen un incremento de huracanes o tifones dada la variabilidad de su número de un año a otro. Hay que tener en cuenta que en climatología para que existan tendencias claras en la variabilidad de los parámetros meteorológicos (pluviosidad, viento, temperatura) los periodos mínimos a considerar son treinta años.



Fue una pandemia relativa

Eduardo Cruz Iturzaeta

Capitán de la Marina Mercante. Capitán de Pesca. Licenciado en Ciencias Físicas. Socio de Honor de Aetinape

Llevamos bastantes meses golpeados por esta tremenda pandemia, la del Coronavirus-19 (“C-19”), cuyo fin está lejos de percibirse, con más y más contagios, hospitalizaciones y demasiados fallecimientos, día tras día. Al tiempo que estamos viviendo con miedo y alarma por las negativas consecuencias sanitarias, económicas, educativas, turísticas, deportivas y otras, todas preocupantes y dañinas, que van haciéndose presentes sin tregua, estamos faltos de remedios ciertos y efectivos que protejan a toda la sociedad, nacional y mundial.

La pandemia del C-19 no tiene nada de “relativa”, más bien es “absoluta”, pues está afectando a todos en todas partes y con fuerza. La del C-19 no es la pandemia del título de las presentes líneas. Los diccionarios definen ‘Pandemia’ como ‘enfermedad epidémica que se extiende a muchos países o que ataca a casi todos los individuos de una región’. Conviene saber también cómo definen ‘Epidemia’: 1. Enfermedad que se propaga por un país acometiendo a la vez a gran número de personas. 2. Mal o daño que se expande de forma intensa e indiscriminada’.

Decir “pandemia relativa”, tal vez pueda ser un abuso del lenguaje, pero pretendo decir que todos los tripulantes enrolados a bordo de aquel buque, en medio de la mar, pasajeros no había, caímos enfermos contagiados por la “gripe común”, hasta el punto que tuvimos que parar máquina y mostrar las luces y marcas del reglamento para prevenir abordajes en caso de “buque sin gobierno”, durante unos cuantos días. Es decir, quedábamos “al garete” hasta que poco a poco fuimos recobrando condiciones y librándonos de los desagradables síntomas y fiebres de esta gripe. El buque era nuestro “mundo” total, todos sin excepción estuvimos infectados, imposible realizar los trabajos de a bordo con seguridad. Nuestro mundo entonces fue el barco, un mundo pequeñito si se compara, pero a bordo, todos enfermos, ni un solo tripulante inmune y sin contacto físico alguno con el mundo entero de fuera del barco.

Estábamos a finales de los años cincuenta del siglo pasado y era un pesquero, un bou, al bacalao en Terranova, Labrador y Groenlandia, de un poquito más de 70 m de eslora, TRB 1204, con poco más de 1000 toneladas se llenaban bodegas, sesenta y tantos tripulantes, todos españoles, mayoría de Galicia. Construido en Dinamarca en 1937, casco de chapa de pulgada de espesor bien remachada, popa cerrada, estupenda protección a los frecuentes temporales muy duros que azotan por allá cuando te venían de popa (como si la mar calmase de repente), cubierta abierta a ambos costados con lo que el arte se podía aparejar por babor (nunca) o por estribor (siempre). Todo bastante usual, ranchos a proa, motor bastante zurrado con no pocas averías en la mar. Comidas a las 6, a las 12, a las 18 y 24 (a las 12 y 18 más copiosas). Una particularidad de enorme utilidad era que teníamos un LORAN, tipo “A”, de los primeros que salieron, fabricado para aviones de la 2ª guerra mundial y adquirido por el capitán en un USA Surplus e instalado a bordo todo a su cargo.

No fue C-19, menos mal, lo más probable es que se tratase de “gripe común” de síntomas conocidos, fiebre súbita, tos, secreción nasal abundante, malestar general, dolores musculares, cansancio, etc., que imposibilitan el trabajo normal. No caímos contagiados todos a la vez, pero casi, fue rápido. Los primeros días nos fuimos arreglando con solo una guardia en cubierta, puente, máquinas y cocina, unos enfermaban y otros aun no. Lo mismo al final en que ya se iban recuperando los que primero cayeron.

Yo iba de 2º Oficial de puente, con algo más de un año de experiencia pesquera como oficial, lo que suponía, entre otros deberes, ser el “médico” a bordo. Muy poco después de presentarte a bordo el día que embarcas, alguien te entrega un puñado de llaves (del botiquín, armarios, cajones, etc.). A partir de ese momento, todos (o casi) aparentan confiar en ti. Nadie espera que digas que no sabes, que no puedes, que no te enseñaron, que no te atreves. En esos buques se producen bastantes accidentes, la mayoría cortes, quemaduras, golpes, caídas, dolores diversos, granos, postillas, etc., con los que tienes que apechugar.

Inserto a continuación datos tomados del Diario de Navegación personal, que describen los antecedentes y el escenario del desarrollo y superación del contagio de esa gripe común.

Día 19.02.1959 - Salida de puerto español a zona de pesca en Terranova

Día 05.03.1959 - La empresa ordena arrumbar a St. John's de Terranova, para tomar provisiones y consumos

Día 08.03.1959 - 7:30 h. Atracados en St. John's

Día 10.03.1959 - 18:00 h. Largamos cabos. Salida de St. John's a zona de pesca

Día 12.03.1959 - 4:35 h. Arte al agua. Se inician las faenas de pesca sin novedad. 16 h. Una parte de la tripulación está presentando síntomas de "gripe común" que dificulta el desarrollo laboral normal. 21:55 h. Por causa de la "gripe" solo se ha podido faenar con una guardia que se ha retirado para descanso. Se paran las máquinas quedando el buque "al garete" mostrando las luces y marcas de "buque sin gobierno".

Día 13.03.1959 - Comienza la singladura estando el barco "al garete" por la misma circunstancia. 5:15 h. Por causa del mal tiempo nos ponemos a la capa.

14:40 h. Reanudamos las faenas de pesca, con una sola guardia en cubierta. 17:10 h. De nuevo a la capa

Día 14.03.1959 - Toda la singladura permanecemos a la capa por fuertes vientos y mares del tercer y cuarto cuadrante. El barómetro tiene tendencia a subir. Aumentan el número de tripulantes afectados por la gripe.

Día 15.03.1959 - 8 h. Arte al agua y se reanudan las faenas de pesca, con una sola guardia en cubierta. 19 h. Se retira para descanso la única guardia en cubierta. Para máquinas. El barco "al garete" con las luces y marcas reglamentarias.

Día 16.03.1959 - Comienza la singladura en condiciones de "buque sin gobierno" 6:40 h. Arte al agua reanudando las faenas de pesca. Una única guardia disponible. 17:15 h. Ha empeorado el tiempo, nos ponemos a la capa.

Día 17.03.1959 - Comienza la singladura a la capa 7:05 h. Arte al agua reanudando las faenas de pesca. Una única guardia disponible. 19:45 h. Se retira para descanso la única guardia en cubierta. Para máquinas, barco "al garete" con las luces y marcas reglamentarias.

Día 18.03.1959 - 6 h. Arte al agua reanudando las faenas de pesca. Una única guardia disponible. 17 h. Por avería en la máquina, quedamos "al garete". La reparación se ve dificultada porque hay personal de máquinas afectado de gripe.

Día 19.03.1959 - Seguimos en las mismas condiciones en que se terminó la singladura anterior.

Día 20.03.1959 - En las mismas condiciones en que se terminó la singladura anterior. 6:10 h. Reparada la avería en la máquina se emprende ruta a otra zona de pesca. Parte del personal de cubierta muestra señales de recuperación de la gripe.

10 h. Arte al agua reanudando las faenas de pesca. 23:20 h. Quedamos "al garete" porque el personal de máquinas está afectado por la gripe.

Día 21.03.1959 - Se observa la recuperación de tripulantes, aunque no total, afectados por la gripe. Se

alcanza la casi normalidad laboral habitual a bordo.

Día 22.03.1959 - Se considera superada la epidemia de gripe común a bordo. Se faena con normalidad.

Llevábamos muchos antibióticos a bordo y los usamos a profusión. Pero no venían preparados para inyectar directamente y su preparación era complicada. Había que hervir en agua jeringas y agujas y manipularlas después con pinzas, inyectar agua destilada en el frasco que contenía el producto (polvo blanco), agitarlo en círculos para disolverlo, traspasar la disolución a la jeringa, sacar el aire, clavar la aguja en su sitio en el glúteo bien frotado con alcohol, aspirar un poco en la jeringa para rectificar el pinchazo si venía algo de sangre, inyectar suavemente, sacar la aguja y frotar con alcohol otra vez y repetir todo muchas veces. Un tripulante y yo fuimos de los últimos en caer y nos inyectamos mutuamente. Nos movíamos por el barco defendiéndonos de bandazos, golpes de mar y rociones, sosteniendo una enorme cazuela de la cocina con las agujas y jeringas hervidas. En la siguiente provisión de botiquín que recibimos a bordo, los antibióticos ya venían con jeringas y agujas desechables, no había que hervir, con el producto líquido ya preparado. Era como para no creerlo después de esos días andando adelante y atrás con la cazuela.

Geográficamente pasamos esa gripe alrededor de 45 N y 57 W, que está al S de Terranova, como a mitad de camino de una loxodrómica entre St. Pierre et Miquelon y North Sydney (Nova Scotia).

Fue duro, pero éramos jóvenes bien dispuestos y estábamos mucho mejor preparados para hacer lo que te tocaba hacer, por difícil o desagradable que fuese, que para manipular agujas, palpar traseros y decidir donde clavar.

Lo que nos trae el C-19 es mucho más duro. Es asunto de todos. Luchar contra el C-19 es luchar contra un maléfico fantasma, que no lo ves pero mata. Carecemos del remedio. Entonces teníamos los antibióticos, que fallaban poco. Ahora estamos aun muy atrás. Quiera Dios que entre vacunas y remedios se pueda superar esta grave pandemia, al menos antes de que nos lleguen otras.



La flexibilización del descanso semanal en la pesca: ¿Volver para atrás?

Francisco J. González Rodríguez

Director General de Pesca Marítima del Principado de Asturias

Asturias dispone de todas las modalidades pesqueras del Cantábrico y Noroeste, perteneciendo el 85% de su flota al segmento de pesca artesanal, de pequeñas dimensiones y por tanto sujeta - en cuanto al desarrollo de su actividad- a ciertas dependencias de difícil previsión y con pocas posibilidades de intervención, entre ellas, dadas las características de nuestra flota, naturalmente, figura las condiciones meteorológicas del mar Cantábrico.

Tratando de minimizar estas dificultades, nuestra Comunidad Autónoma tiene regulado, de acuerdo con la Ley de Pesca Nacional, el descanso semanal obligatorio con la fórmula de los cinco días por semana, como periodo autorizado, y el descanso durante cuarenta y ocho horas continuadas que, como norma general, comprenderán desde las cero horas del sábado hasta las veinticuatro del domingo. Adaptando en esta regulación el descanso semanal a la realidad de nuestro sector, buscando - precisamente- compatibilizar el descanso, la rentabilidad y la sostenibilidad biológica de los recursos, de esta forma se han recogido excepciones para determinados artes de pesca: miños, palangrillo de lubina, la pesca con potera y el marisqueo con nasas.

Además de lo anterior, en nuestra norma se establece la posibilidad de excepcionar el descanso en general, a petición de los representantes de la flota pesquera, cuando concurran durante la semana correspondiente malas condiciones meteorológicas y del estado de la mar que afecten en general a toda la flota pesquera, así como la de poder computar como días de descanso determinados días festivos o fechas señaladas, tales como Nochebuena, Navidad o Año Nuevo.

Desde hace ya unos años, un grupo de armadores solicita para su modalidad pesquera la habilitación para faenar durante el fin de semana - siempre que se dé esa situación de malas condiciones meteorológicas y del estado de la mar durante dos días del trabajo semanal.

En una flota artesanal, de pequeñas dimensiones, como es la flota asturiana, entiendo que la concesión a demanda por modalidades pesqueras, barcos, puertos, cofradías o asociaciones, generaría una absoluta desorganización en la actividad pesquera. Por ello, del normal desarrollo de la actividad - respecto a las malas condiciones meteorológicas- se desprende la necesidad de coincidencia para la concesión de la correspondiente autorización: primero, la afectación en general para toda la flota, y segundo la petición por la generalidad representativa de nuestro sector pesquero.

Tal coincidencia - afectación y petición- por la generalidad de nuestra flota pesquera, tiene sentido desde el punto de vista de que en otro modo, autorizar exclusivamente - a demanda- a un grupo de barcos, cofradías o puertos, tiene consecuencias prácticas sobre la actividad pesquera, en el momento en el que la pesca se realiza en competencia, entre otras cuestiones, por los espacios de pesca (caladeros). ¿Qué ocurrirá si atendiendo a la solicitud de un grupo de barcos, en contra de la mayoría de la flota, un barco sale a largar sus aparejos el lunes y encuentra los caladeros ocupados por quienes han sido autorizados para salir el domingo a largar los suyos? o ¿qué ocurrirá cuando un grupo de barcos de pequeña eslora que no han faenado durante la semana (cosa muy frecuente) solicitan autorización para faenar durante el fin de semana mientras otros de mayores dimensiones si lo han hecho?

Tal desorganización generaría tensión entre los distintos puertos o, dentro de un mismo puerto, entre los distintos oficios, entre los distintos artes, afectados de forma diferente por la misma meteorología ya que en el mismo periodo de tiempo, como anteriormente señalaba, habrá barcos que habrán faenado todos los días mientras que otros han perdido tres o más días de actividad, lo que tiene que ver con su arqueo, su puerto base, el arte de pesca con el que faenan, sus especies objetivo o sus zonas de pesca.

Naturalmente tanto la organización de la labor comercializadora del pescado - lonjas- como el control de la actividad pesquera por las diferentes administraciones con competencias en pesca se verán también afectadas ante una actividad pesquera desorganizada.

Por otra parte, uno de los retos que actualmente tiene la administración pesquera asturiana es trabajar para hacer atractiva la profesión de pescador, el logro de este objetivo pasa por muchas cuestiones además de obtener un salario digno. Se convierten en prioridades: mejorar las condiciones de habitabilidad de los barcos, la conectividad con las familias mediante el empleo de las nuevas tecnologías, modernizar y mecanizar las infraestructuras pesqueras a bordo y en tierra, y visibilizar a través de nuestras cofradías y lonjas un trabajo en la pesca seguro y con cierto grado de confort.

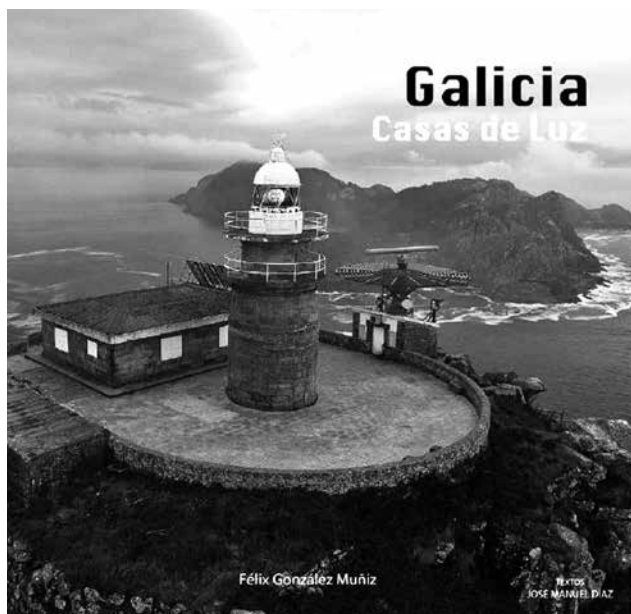
Por supuesto, la dificultad de incorporar jóvenes a nuestra flota convierte también en prioridad el logro de una actividad pesquera que permita una vida familiar bajo parámetros de normalidad, evitando, precisamente, iniciativas que pretendan flexibilizar – a demanda- el descanso semanal, a costa de cualquier cosa, incluyendo la conciliación de la vida personal de nuestros pescadores.

Por último, el propio mar cantábrico, como en el resto de las pesquerías de todo el mundo, desde siempre, ha sido regulador natural de la actividad pesquera actuando beneficiosamente en la conservación de los recursos, ya que como es lógico, una modificación generalizada del descanso semanal no solamente afecta a las flotas, también afecta a las especies. Además, esta situación, de regulación natural, forma parte – desde siempre- de la propia organización empresarial de la actividad pesquera.

Por todo ello, las decisiones y actuaciones de la Administración en materia de Ordenación Pesquera tratan, en todo momento, de conjugar la sostenibilidad y la rentabilidad de la actividad, respondiendo sistemáticamente, sin excepción alguna, a los planteamientos y demandas del sector, pero atendiendo necesariamente a una perspectiva global y desde el más riguroso análisis por parte de los diferentes expertos en gestión pesquera.

Todos los años (desde el 2014) año en el que entró en vigor la posibilidad de flexibilización del descanso semanal en nuestra Comunidad, se han desautorizado y autorizado peticiones para trabajar los fines de semana por malas condiciones meteorológicas y también por determinadas situaciones relativas a la mejora de la operatividad pesquera en las fechas navideñas. Seguiremos haciéndolo, siempre desde el análisis riguroso respecto a todos los aspectos anteriormente mencionados.

Aprovecho la oportunidad para poner en valor la actitud del sector pesquero asturiano en la actual crisis sanitaria, un sector que en ningún momento ha detenido la actividad pesquera, aportando a la población, aquello que más se necesitaba, alimentos frescos y saludables, en ocasiones, incluso, haciéndose a la mar con la incertidumbre no solo de no obtener rentabilidad sino incluso de tener pérdidas. Enhorabuena a todo el sector pesquero asturiano.



El fotógrafo avilesino Félix González Muñiz publica un nuevo libro sobre Faros: 'Faros de Galicia' – Casas de Luz-, con prólogo y textos del Capitán de la Marina Mercante y Licenciado en Filología, José Manuel Díaz Pérez. Un excelente trabajo de fotografía y textos.

González Muñiz, especializado en fotografía náutica, es uno de los artistas más importantes del panorama español, se ha centrado en los últimos años en documentar los faros, primero de Asturias, Cantabria y el País Vasco, y ahora de la costa de Galicia.

Desde la Ría del Eo a la desembocadura del Miño se extienden 1.500 km de costa. De los faros de esa variada costa, se presentan unas imágenes evocadoras, en las que el faro es el protagonista. Es una oda visual a la majestuosidad y la fragilidad de la costa gallega.

En total, son 44 faros: Isla Pancha, Punta Atalaya, Punta Roncadoira, Isla Coelleira, Estaca de Bares, Cabo Ortegal, Punta Candieira, Cedeira, Punta Frouxeira, Cabo Prior, Castillo de A Palma, Mera, Oza, Castillo de San Antón, Torre de Hércules, Punta Nariga, Punta Roncudo, Laxe, Cabo Vilán, Punta da Barca, Cabo Touriñán, Cabo Fisterra, Cabo Cee, Carrumeiro Chico, Islas Lobeiras, Punta Insua, Monte Louro, Rebordiño, Corrubedo, Isla de Sálvora, Isla Rúa, Punta Cabalo, Isla de Ons, Isla de Tambo, Cabo Home, Punta Robaleira, Punta Subrido, Islas Cíes, A Porta, A Guía y Cabo Silleiro.

Medidas de calidad para la formación a bordo

La figura del alumno según el Convenio de Formación

Vicente Yáñez González

Profesor jubilado de Formación Profesional. IES Universidad Laboral. Socio de Honor de Aetinape

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 informe se quiere hacer un análisis del período de formación a bordo aprobado, su estructura, desarrollo y evaluación, desde la perspectiva de la norma internacional, europea y nacional.

Palabras clave

Convenio de formación, titulación, encargado de la guardia, requisitos mínimos, Código de formación, normas mínimas de competencia, programa de formación aprobado, formación en tierra, formación a bordo, requisitos mínimos, registro de formación aprobado, Directiva, buques de navegación marítima, Agencia Europea de Seguridad Marítima, Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento, período de embarco aprobado, calidad de la formación, nivel mínimo de formación, prácticas externas en el entorno de trabajo, servicio prestado a bordo, evaluadores, instructores y supervisores, formación práctica sistemática, tareas, cometidos, y responsabilidades, programa escrito, métodos y medios de enseñanza, procedimientos y materiales del curso, evaluación, prueba fehaciente.

Introducción[1]

1 El Convenio Internacional Sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978 (STCW), en su forma enmendada «Convenio de formación»[2], establece las pautas de titulación de la gente de mar, incluidas las relativas a la expedición del primer título de competencia. Una parte importante de estos procedimientos pueden conseguirse mediante la formación en tierra y a bordo, obligatorias, para que las Administraciones expidan el título de conformidad según lo dispuesto en el Convenio.

2 Todo aspirante a un primer título de competencia:

encargado de la guardia de navegación en buques de arqueo bruto igual o superior a 500 (regla II/1), encargados de la guardia de navegación y capitán de buque de arqueo bruto inferior a 500 (regla II/3), encargado de la guardia en cámara de máquinas con dotación permanente y en cámara de máquinas sin dotación permanente (regla III/1), deberá haber efectuado un período de embarco aprobado de conformidad a los requisitos mínimos aplicables del Convenio de formación[2] que incluya una formación a bordo cumpliendo las normas mínimas de competencia establecidas en el Código de formación (secciones A-II/1, A-II/3 y A-III/1)[3].

3 La calidad de la formación a bordo, competencia adquirida durante el tiempo de embarco, no se trata de forma directa en las citadas reglas anteriormente, ni en las secciones correspondientes del Código de formación.

El cumplimiento de la norma del Convenio deberá inscribirse en un registro de formación aprobado (LRF), que estará disponible mientras el futuro titulado se encuentre a bordo.

4 El registro de formación aprobado (LRF) se considerará un eslabón fundamental en la cadena del sistema de calidad establecido en la regla I/8[2], que deberá garantizar la vigilancia y la retroinformación de los procesos de la formación a bordo entre los futuros oficiales, las instituciones de educación y las correspondientes partes interesadas.

1. Derecho de la UE

La Directiva 2008/106/CE[4] (en lo sucesivo «Directiva») establece el nivel mínimo de formación de las profesiones marítimas con arreglo al «Convenio», que deberán cumplir los marinos antes de prestar servicio a bordo de buques de navegación marítima que enarbolan el pabellón de un Estado miembro. La Comisión asistida por la Agencia Europea de Seguridad Marítima (en lo sucesivo, la «EMSA»), y de conformidad con el artículo 25 de la Directiva, debe comprobar, de forma periódica, y al menos una vez cada cinco años que los Estados miembros cumplan los requisitos mínimos establecidos.

Para llevar a cabo esta tarea la EMSA realizó, a solicitud de la Comisión, una visita de inspección en España entre el 27 de septiembre y el 7 de octubre de 2016 que tenía por objeto supervisar las actividades realizadas por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento (la «DGMM»). El informe de la visita, con fecha de 27

de febrero de 2017, puso de manifiesto una serie de deficiencias de la legislación Española, Real Decreto 973/2009[5], Orden de 21 de junio de 2001[6], para la expedición del primer título de competencia a los encargados de la guardia de cubierta y de la cámara de máquinas que garantizaran la calidad de la formación a bordo y la aprobación de períodos de embarco respecto a los requisitos de la Directiva[4].

1.1. Cualificación y formación de evaluadores, instructores y supervisores.

La Directiva, establece que «toda persona responsable de supervisar la formación de la gente de mar en el 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» (artículo 17, apartado 2, letra e)[4]; y obliga a los Estados miembros a garantizar que «toda persona que realice una evaluación en el empleo de la competencia de la gente de mar, a bordo o en tierra, a efectos de titulación, deberá haber recibido la orientación necesaria en lo que respecta a los métodos y prácticas de evaluación» (letra f, inciso iii), del mismo apartado 2)[4]. Según el informe de la EMSA [7], la legislación española no contiene disposiciones legales que exijan que toda persona responsable de supervisar y evaluar la formación de la gente de mar en el empleo hayan adquirido una comprensión plena del programa y recibido la orientación necesaria en lo que respecta a los métodos y prácticas de evaluación.

1.2 Ausencia de criterios específicos para aprobar períodos de embarco.

Sobre la aprobación de períodos de embarco a la hora de expedir títulos y certificados, que guarden relación con las normas mínimas de competencia exigidas a los solicitantes de un primer título para los encargados de la guardia de cubierta y de máquinas, el Código de formación establece que «Al aprobar períodos de embarco exigidos por el Convenio, las partes deberían garantizar que el servicio que se aprueba corresponde a las cualificaciones que se otorgan, teniendo en cuenta que el objetivo de dicho período de embarco no es solamente familiarizar inicialmente al marino con el servicio en buques de navegación marítima, sino también formarle y permitirle que practique, bajo una supervisión adecuada, los ejercicios, procedimientos y rutinas seguros y correctos, correspondientes a la cualificación que solicita» (sección A-I/2.5)[3]

Durante la visita de la EMSA, no quedó demostrado que la DGMM, a la hora de aceptar períodos de embarco, mediante la aplicación del Real Decreto 973/2009[5] y la Orden de 21 de junio de 2001[6] o cualquier otro criterio o procedimiento específico, «garantice que la gente de mar que preste sus servicios en un buque de navegación marítima reciba una formación que responda, como mínimo, a los requisitos del Convenio STCW (artículo 3, apartado 1)[3]; ni que vele porque, mediante la aplicación de

cualquier criterio o procedimiento específico, el «servicio prestado a bordo» cuente para la expedición de los mencionados títulos de competencia (artículo 1, punto 28) [3].

1.3 No se aplica el requisito relativo a los cometidos relacionados con la guardia.

Según el informe de la EMSA, la Administración española no vigila que los solicitantes de un primer título de competencia para los encargados de la guardia de cubierta y de máquinas, demuestren que «han desempeñado, durante el período de embarco requerido, cometidos relacionados con la guardia a lo largo de, como mínimo, seis meses» (reglas II/1.2.3 y III/1.2.3 del anexo I de la Directiva)[4]. Por consiguiente, la Comisión considera que, España ha incumplido las obligaciones que le incumben: «los Estados miembros deben garantizar que los títulos de competencia y los certificados de suficiencia se expidan solamente a los aspirantes que cumplan los requisitos»(artículo 5, apartado 1)[4]; y que «los aspirantes a un título o certificado deben presentar prueba fehaciente de que han cumplido el período de embarco y recibido la formación correspondiente de carácter obligatorio» (artículo 5, apartado 11, letra d)[4]

1.4 Formación a bordo

Los programas de educación y formación marítimas que conducen a la expedición del primer título de competencia para los encargados de la guardia de cubierta y de máquinas, en España, incluyen una asignatura que implica prácticas externas en el entorno de trabajo durante las cuales podría completarse parte de la formación a bordo, exigida para obtener esos títulos de competencia.

Durante la visita de la EMSA no quedó demostrado que durante el período restante de la formación a bordo exigida para la titulación, que se puede completar como alumno o marinero, los aspirantes la reciban sistemáticamente de forma práctica para que su experiencia en la ejecución de las tareas, cometidos, y responsabilidades, esté sometida a un estrecho seguimiento y supervisión y de que esto quede debidamente documentado en un LRF o documento similar.

La Comisión considera que España ha incumplido las obligaciones que le incumben: «Toda formación y evaluación de la gente de mar: estará estructurada de conformidad con programas escritos, que incluyan los métodos y medios de enseñanza, procedimientos y material del curso que sean necesarios para conseguir los niveles de competencia prescritos» (artículo 17, apartado 2, letra a), inciso i), de la Directiva) [4].

Conclusiones[1].

— 1 Desde el punto de vista conceptual, la formación teórica-práctica previa al embarco de los futuros titulados, impartida por las instituciones de educación y formación marítima, y la formación a bordo, llevada a

cabo principalmente por las compañías navieras, son dos componentes fundamentales que, en conjunto, constituyen un sistema coherente y amplio. Una formación teórica y práctica adecuada en tierra es la piedra angular del éxito de la formación a bordo de los futuros oficiales, y viceversa. Este sistema solo es efectivo cuando se puede observar y controlar debidamente. Para lograrlo, es necesario asignar recursos y emplear esfuerzos adecuados en las instituciones de educación y formación marítima a fin de optimizar y fortalecer el sistema.

— 2 La calidad de la formación a bordo para los futuros oficiales es sumamente importante y debería ser objeto de una atenta supervisión por parte de las Administraciones, las instituciones de educación y formación marítimas, las compañías y el personal de los buques. Todo esto se debe considerar, ya que guarda relación con los cometidos de guardia en el puente o en la sala de máquinas.

— 3 El periodo de embarco debe aprobarse en base a tres elementos principales con el fin de que el alumno/marinero que presta servicios a bordo alcance la competencia fijada por los criterios de calidad del Convenio de formación y la Directiva.

1) Una formación a bordo organizada de conformidad con programas escritos que incluyan métodos, medios de enseñanza, procedimientos y material del curso, tiene por objeto: a) recibir una enseñanza práctica sistemática de las tareas, cometidos y responsabilidades propias de la profesión; b) permitir que el alumno practique bajo una supervisión adecuada, los ejercicios, procedimientos, rutinas seguras y correctas; c) coordinar la formación a bordo entre las instituciones de educación y formación marítima con las compañías navieras.

2) Un Registro de formación debe facilitar la vigilancia y retroalimentación del proceso de formación a bordo. La experiencia en el ejercicio de la profesión estará sometido a un estrecho seguimiento y supervisión para aportar pruebas fehacientes del desempeño de los cometidos relacionados con la guardia durante el periodo de embarco, permitiendo que los servicios prestados a bordo y la competencia alcanzada puedan ser evaluados para que cuenten en la prueba de idoneidad, en base a lo consignado en este documento.

3) La compañía naviera que administre el buque, también encargada de la gestión y coordinación del programa de formación a bordo se comprometerá a: promover la competencia profesional del personal responsable que supervisa la formación de la gente de mar en el empleo, a efectos de titulación; facilitar la comprensión plena del programa y de los objetivos didácticos apropiados para el tipo de formación que se imparte; recibir la orientación necesaria en lo que respecta a los métodos y prácticas de evaluación.

4) Un buen ejemplo de buenas prácticas de formación a bordo, como parte del programa para la titulación de la gente de mar, lo podemos encontrar en los documentos elaborados por la Federación Internacional del Transporte en colaboración con la Cámara Internacional del Transporte (ISF/ICS)[9].

5) El sector marítimo Español cuenta, sin duda, con

profesionales expertos, competentes y capaces de afrontar el reto que representa una actualización del proceso vigente de formación a bordo, en los términos que el Convenio y la Directiva establecen.

Referencias

- [1] *Elaboración de medidas para garantizar la calidad de la formación a bordo como parte del periodo de embarco obligatorio prescrito en el Convenio de Formación*. HTW 7/10/1. 25 marzo 2020. Subcomité de Factor Humano, Formación y Guardia. 7º periodo de sesiones. Nota presentada por Filipinas, Georgia y la Asociación Internacional de Universidades Marítimas (IAMU)
- [2] ANEXO del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia Para La Gente de Mar, 1978. Enmienda de Manila B.O.E. nº67, Lunes 19 de marzo, 2012. Sec.I, Pág 24567.
- [3] Código de Formación. Anexo "Parte A" Enmienda de Manila al Código de Formación, Titulación y Guardia Para La Gente de Mar, B.O.E. nº132, Lunes 4 de junio 2012. Sec.I, Pág 39853.
- [4] Directiva2008/106/CE Del Parlamento Europeo y Del Consejo de 19 de noviembre de 2008 relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas (versión refundida) (Texto pertinente a efectos del EEE) (DOL-323de3. 12.2008,p.33) Modificada por: Directiva2012/35/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012.
- [5] Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante. «BOE» núm. 159, de 2 de julio de 2009, páginas 55234 a 55263 (30 págs.)
- [6] Orden de 21 de junio de 2001 sobre tarjetas profesionales de la Marina Mercante. «BOE» núm. 164, de 10 de julio de 2001, páginas 24932 a 24946 (15 págs.)
- [7] Informe de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) Carta de emplazamiento – Infracción nº 2018/2012. Comisión Europea. Secretaría General Bruselas, 17.5.2018 Directiva2008/106/CErelativaalnivelmínimodeformaciónenlasprofesionesmarítimas.
- [8] Títulos Profesionales de Marina Mercante: Periodo de Embarque. Vicente Yáñez González., Pilar Cabanas Bermúdez. AETINAPE. Boletín de información y opinión marítimo-pesquera, noviembre 2018.
- [9] On Board Training Record Book. For officers in charge (deck and engine cadets). Onships of 500 gross tonnage or more. Based on the competence requirements of the 2010amendments to the IMO. STCW Convention. International Shipping Federation/International Chamber of Shipping (ISF/ICS).



Buques del siglo XXI

José Manuel Costas Capelo

Catedrático de Navegación e Instalaciones Marinas. Profesor jubilado de la Universidad Laboral. Socio de Honor de Aetinape

De un tiempo a esta parte observamos la creciente atención que instituciones y medios de comunicación dedican a la urgente necesidad de mejora que tiene la paupérrima habilitación que sufren los tripulantes a bordo de la mayor parte de los pesqueros de nuestro país. Nos alegramos, como no podría ser de otra manera, aunque son muchas las dudas que suscita este repentino interés. Claro que sentimos verdadera satisfacción cuando, como por ejemplo la Conselleira del Mar pide a la Dirección General de Asuntos Marítimos de la Unión Europea ayuda para mejorar el bienestar de las tripulaciones a bordo con el fin de hacer la actividad más atractiva a las nuevas generaciones y facilitar su incorporación al sector. Espero que este requerimiento no se convierta en una vía de escape para eludir la responsabilidad que corresponde a las autoridades de nuestro país.

Todos sabemos del largo abandono socio-laboral en el que nuestras instituciones concernidas han mantenido a la gente de mar en nuestros buques de pesca en relación con sus camarotes, compartidos a veces por ocho y más tripulantes; con sus horarios laborales, interminables; con pésimos servicios higiénicos; y períodos de vacaciones, que con frecuencia ha convertido al padre de familia en un extraño en su propia casa. Esto, en parte, se ha mantenido hasta nuestros días.

El Convenio sobre Trabajo Marítimo de 2006 que fue adoptado por la Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo, de 23 de febrero de 2006, celebrada en Ginebra y ratificado por España el 28 de diciembre de 2009, establece que los Estados Miembros deben velar, entre otras, por unas condiciones laborales justas en sus buques, también de seguridad marítima y en el trabajo, de bienestar en sus camarotes y espacios de descanso, horas de trabajo y período de vacaciones.

Volvamos al principio. Sin duda, tenemos que felicitarnos, como decimos, de que haya surgido este movimiento de reforma tan necesario, que persigue

humanizar la vida a bordo. Lamentamos que todo esto llegue como consecuencia de un problema en el mercado laboral que ha producido un desajuste entre oferta y demanda de titulados náutico pesqueros y no por razones de justicia social y laboral. Tenemos la impresión de que ha nacido con escasa preocupación humanitaria sino que aparece exclusivamente como alternativa a un problema real, que con razón preocupa a una gran parte de los armadores, y que, lógicamente, están obligados a resolver.

Por tanto, en estas condiciones, es fácil llegar a la conclusión de que solo haciendo más atractivas las condiciones de trabajo se puede dar solución a este problema, aunque, desgraciadamente, no pocos armadores se hayan fijado el objetivo de persuadir a la Administración del Estado con el fin de devaluar el nivel formativo de sus cuadros técnicos con el fin de facilitar su contratación y, como consecuencia, reducir su nivel de exigencia sin medir las consecuencias

Lo cierto es que esta reforma llega tarde, de ahí los problemas de empleo que está produciendo. Llega tarde, decimos, por razones que no supieron ver la mayor parte de los armadores; y es que, por un lado, la formación de nuestros jóvenes hoy es muy superior a la que poseían sus titulados de entonces, esto es, sus padres. Esto implica un mayor nivel de exigencia en relación con sus derechos y deseos de bienestar. Por otro lado, la elevación del nivel de renta del país ha cambiado los hogares de todos nosotros, pero ha hecho muy poca mella en el confort de nuestros pesqueros. Y los alumnos de nuestras escuelas reciben una gran conmoción cuando llegan a muchos de los barcos en los que han de realizar sus prácticas académicas: nada se parece al entorno en el que se mueven a diario: sea su hogar, su centro escolar, sus lugares de ocio, etc. Por último, su nivel educativo les proporciona una mayor facilidad de adaptación a otros sectores productivos, sean del sector público o privado.

Todo ello permite a estos jóvenes elegir el destino más amable y digno para sus vidas. Esta reforma tendría que haberse producido a lo largo del tiempo, en paralelo a la que se produjo en nuestro país. Creo que las razones de esta dicotomía habría que buscarlas en las condiciones personales de los propios titulados que ahora se jubilan, porque su forma-

■ Salvar al Salvamento Marítimo

ción, fundamentalmente náutica, sin aplicación en otros sectores de actividad, a excepción de los titulados de la especialidad de máquinas, los hizo rehenes de una situación en la que su carrera profesional les llevaba a alcanzar salarios suficientemente atractivos que en tierra nunca podrían lograr.

■ También cabría añadir la situación de dispersión de sus puestos de trabajo que dificulta, sin duda, la actividad reivindicativa; de hecho el movimiento sindical tiene muy poca presencia en este sector.

■ En contraposición con la penosa situación de muchos pesqueros, la prensa de estos días nos daba la grata noticia de la labor que realizan nuestros atuneros en su carrera por convertirse en los más sostenibles del mundo, que incluye también medidas de carácter social. De hecho, en este sentido, las informaciones que nos llegan de estas empresas nos dicen que la demanda de puestos de trabajo supera claramente a la oferta. Es evidente que el alejamiento temporal del tripulante de su casa y de su familia tiene el precio del bienestar personal a bordo y de un salario digno para permitir también el de su familia.

■ Enric Tarrida Martínez

Secretario General de CGT Mar y Puertos

■ En otros escritos anteriores exponía la lamentable situación del trabajo en la mar, del mal trato recibido desde las administraciones de un país que es evidentemente marítimo pero vive de espaldas a la mar.

■ Otra muestra de lo dicho la tenemos en nuestro servicio público de Salvamento Marítimo, considerado uno de los mejores a nivel mundial, reconocimiento por otro lado que parece importarle poco a nadie en nuestras “tierras”, y especialmente a quienes dirigen este ente público. Pero no nos engañemos, sin la lucha de sus trabajadores y trabajadoras, organizadas, la realidad sería muy distinta. Y a pesar de todo el trabajo hecho, de lo conseguido, de que sus condiciones de trabajo sean un referente en el sector, el trato que recibe desde la administración es lamentable.

■ Estuvimos esperando durante años, hablo de un servicio que tuvo sus inicios en el 1991, a que ocurriera lo que parecía evidente, que quienes dirigían este servicio se dieran cuenta de que nuestras condiciones laborales, nuestra carga de trabajo eran insoportables, de nuestras carencias formativas, de nuestros escasos recursos para realizar la misión encomendada. Pero no fue así, todo esto lo tuvimos que suplir con nuestra capacidad profesional, nuestro sacrificio personal y colectivo, buenas dosis de imaginación y de improvisación.

■ Mientras tanto contemplamos como organismos que tuvieron una implantación en paralelo en la mar, ejemplo la Guardia Civil, nacían con recursos humanos 4 ó 5 veces superiores para tripulaciones en unidades de esloras parecidas, contando además de una infraestructura en tierra inimaginable para nuestra flota, que tenía que apañárselas prácticamente en solitario, añadiendo que las embarcaciones y buques de Salvamento Marítimo estaban, y están, realmente disponibles las 24 horas los 365 días al año, no habiendo adversidad climatológica o de otro tipo que parara nuestra actividad, ni excusa para evitar la salida de una Salvamar, una Guardamar o un Buque. Nuestra gente, como buenos marinos, servimos para todo, y somos al parecer incansables.

■ En estos días, casi 30 años después, otros nuevos e insultantes ejemplos se han instalado o van a instalarse en la mar. La policía autonómica de Euskadi y más recientemente los Mossos de Esquadra catalanes han puesto en marcha sus flotillas, y lo hacen con recursos inimaginables para la gente de mar de SASEMAR. En este último caso, para poner en marcha una sola base se les dota de 36 personas que viene a ser unas 6 veces el personal que tiene Salvamento Marítimo para esa misma base. Hay que añadir que la unidad de SM es de Esloza bastante superior, sus misiones previsiblemente más diversas, complejas y con posibilidad de prolongarse en muchas más horas de navegación, añadiendo

las condiciones adversas en que suele desarrollarse su labor; temporales, niebla, incendios, hundimientos, búsquedas de desaparecidos, etc., etc., etc. Además al personal de Salvamento Marítimo se le exigen titulaciones profesionales, certificados específicos y experiencia marítima contrastada. Por el contrario, a los otros, les valen titulaciones deportivas y poco más.

La labor que están haciendo nuestros compañeros y compañeras de Salvamento Marítimo, es ingente, y lo es en todas nuestras costas peninsulares e insulares. Cada día son muchas las vidas salvadas, los buques rescatados, las contaminaciones evitadas o combatidas. Pero donde, y no por deseado, si no por imperativo profesional y humano, nuestra gente se está dejando especialmente la piel, es donde se está auxiliando a las numerosas personas migrantes que intentan llegar a Europa por mar en las precarias embarcaciones llamadas pateras y cayucos. Para muestra un botón, embarcaciones con base en puertos como el de Tarifa, Almería, Algeciras, Motril, Ceuta, Lanzarote, etc. llevan sobre las espaldas de sus escasas tripulaciones miles de vidas salvadas, miles de muertes evitadas. Y lo hacen con pocas manos.

Los recursos materiales extras se han debido a la exigencia desde CGT; medidas de protección (EPIS), dotación de medios de flotación, redes de náufragos. Y por supuesto los refuerzos de las tripulaciones (1 escaso cuarto hombre), y ha habido de pelearlos hasta la extenuación. Lo mismo ha ocurrido con la formación, escasa y a cuentagotas. Nada le han regalado a las tripulaciones, lo conseguido se basa exclusivamente en su esfuerzo, sacrificio y profesionalidad, nada se le ha perdonado ni se le perdonaría si mañana un error se produjera en su actividad.

Nuestros profesionales de Salvamento Marítimo, no piden ni necesitan aplausos, pero si que necesitan de los medios humanos y materiales para realizar sus misiones con éxito, y por ello debemos pedir el apoyo de toda la sociedad civil y especialmente de la gente de mar, de los compañeros de profesión, los cuales tanto saben cuando hablamos de carencias humanas y materiales, y de precariedad laboral.

También a las compañeras y compañeros de la Flota de Salvamento Marítimo, un llamamiento a no perder la vocación de servicio público que nos ha caracterizado, a no bajar la guardia y a trabajar unidos para mejorarla. Hoy los peligros siguen siendo ciertos; la intención de militarizar la mar (creación de un mando único comandado por la Guardia Civil), la creación de flotillas autonómicas, las demandas de transferencias en Salvamento Marítimo por estas mismas u otras autonomías, etc. solo hacen restar, y el resultado final es previsible, perder lo conseguido, no solo como trabajadores, sino también como marinos y ciudadanos.

Salvemos por tanto hoy a Salvamento Marítimo, hagámoslo porque es de justicia, por el futuro de sus profesionales y la gente de mar, y sobretodo porque es un servicio público ejemplar y responsable de una ingente labor humanitaria al servicio de la mar, de las personas que la sufrimos y del medio en el que lo hacemos.

Esta administración, este gobierno “progresista” tiene esa deuda, debe responder a las demandas de sus trabajadores y resolver las inquietudes sobre su presente y futuro, y lo debe hacer sin titubeos, con medidas concretas y evidentes. En caso contrario, advertimos, que se ataña a las consecuencias, no espere de quienes se juegan su propia vida a diario, falta de firmeza en la defensa del Salvamento Marítimo Público, profesional y civil. Salud.



La isla que se fue y permitió nueva esperanza

Antón Luaces Teixido

Periodista. Exdirector del programa “Españoles en la Mar”, de REE. Socio de Honor de Aetinape

No era, no, el graznido de las gaviotas el sonido que en la madrugada del 4 de octubre de 1970 despertó a buen número de coruñeses de la veramar. Hacía frío y el sol intentaba romper el cúmulo de nubes de plomo que se cernía sobre una ciudad, A Coruña, somnolienta y remolona, mecida en su frialdad por los ecos de una radio que desde hace decenios se encarga de despertar a los más renuentes. Tampoco era la radio, esta vez, la que despertó a decenas de vecinos de los edificios en los que las olas levantan ecos de sonar a un tiro de piedra de la costa.

Aunque duela decirlo, los gritos eran las peticiones de auxilio de quince hombres que no lograron más señales de vida y respuesta a sus demandas que alguna ventana con luz en la negra noche. Los quince gritos de otros tantos marineros que veían cómo teniendo al alcance de sus manos la costa coruñesa de Orillamar y La Torre, lo único que les quedaba a tiro era el antiguo polvorín de Punta Herminia. El pesquero “La Isla”, con sus quince tripulantes a bordo, había colisionado con el roquedo que ha ido conformando islas de sonoros nombres en la orilla cercana al mar de María Antonia, que se dice era meiga y mágica, como si ambas cosas no fueran equivalentes, habiendo sido como fue la encargada de los suministros en la rúa Juan Flórez a cuanto armador o patrón de barco se acercaba a “hacer víveres”.

“La Isla” fue vencido, derrotado. En sus estertores se llevó en noche negra y profunda las vidas de catorce hombres, dejando tan solo a uno como testigo y para que pudiera dar testimonio de que su fe en la Virgen del Carmen le había permitido pisar las calles nuevamente de una ciudad que el mar va labrando día a día, minuto a minuto. A ella se encomendó, en ella cree. En la patrona del mar, en la protectora de los marineros de toda condición.

Ramón Seoane Martínez, único sobreviviente de esta tragedia pasea su soledad recordando a aquellos que, con él, regresaban satisfechos para vender en la lonja coruñesa las capturas abundantes que había realizado. Había que llegar a las primeras ventas, pero A Pedra do Boi lo impidió. Y en tierra, en aquellos momentos, no había respuesta adecuada a pesar de tantas veces reclamarlo armadores y tripulantes de los entonces muchos barcos de pesca que en A Coruña entraban y salían para desembarcar capturas y embarcar ilusiones.

Hubo que esperar los efectos de la muerte de catorce hombres para que las autoridades de este país siempre en ciernes cayeran en la cuenta de que era llegado el momento de poner a disposición de la gente de mar unos medios que contribuyeran a dar seguridad a esos profesionales que, un día tras otro -en aquellos tiempos- dejaban sus vidas en la mar. Fue el período más negro de la historia marinera de un pueblo, el gallego, que no quería vivir nunca más el dolor de aquel 4 de octubre tan cercano al de la patrona de la ciudad, la Virgen del Rosario.

Cincuenta años después todos recordamos a la Cruz Roja, a los buceadores, a las familias rotas en una decena de poblaciones que, si no miraban al mar de frente, tenían a este siempre presente en su ser diario. Cincuenta años después, el mar ofrece más seguridad. Pero no toda la seguridad, como es obvio, porque esta no existe. Por ello siempre habrá un “La Isla” y una Pedra do Boi que se interponga en el camino de regreso del Mar de María Antonia, azul y blanco, de espuma pleno.

Ojalá las gaviotas no vuelvan a graznar nunca más para dar cuenta de un naufragio. Ojalá.



Resiliente mar de futuro

Xosé María García Palmeiro

Periodista. Socio de Honor de Aetinape

A palabras como “sostenible”, a expresiones como “cambio de modelo productivo”, vino a unirse, acaso como un efecto más de la pandemia-covid-19 que no cesa, el término “resiliencia”. ¿Será por palabras? El Gobierno acaba de presentar su Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la Economía Española (en Galicia la Xunta habla de reactivación) y confío en que haya pensado también en el grande y dilatado mar que cubre la mayor parte de la superficie terrestre, en el auténtico pulmón de este nuestro planeta azul. Confío, aún a sabiendas de que, visto desde Madrid, el mar queda siempre un poco a trasmano. Y el caso es que sin el muy maltratado “reino de Neptuno”, mal evocaremos la invocada resiliencia, sustantivo con dos acepciones: Hablamos de la “capacidad de adaptación de un ser vivo frente a un agente perturbador o un estado o situación adversos”. Y también de la “capacidad de un material, mecanismo o sistema para recuperar su estado inicial cuando ha cesado la perturbación a la que había estado sometido”.

Ignoro si en el Gobierno de España habrán pensado que sin resiliencia no hay recuperación ni transformación que valga. Un mar de posibilidades -dizque sobre el papel- en tiempos de tribulación, incertidumbres y crisis varias.

VIEJA-NUEVA LEY DE PESCA

¿Un mar? Para empezar será necesario reformar la Ley de Pesca Marítima del Estado, de 2001, para lo que el ministro Luis Planas ha hablado ya con la Confederación Española de Pesca (CEPESCA), la gran patronal considerada la organización empresarial pesquera más importante de Europa, lo que no impedirá, espero, conocer los criterios de otros interlocutores marinos y marítimos.

Habrà que adaptar, como es preceptivo, diferentes normativas a la Política Pesquera Común (PPC) de la Unión Europea (UE) y abordar disposiciones en materia de pesca sostenible e investigación pesquera; modernización del sistema de control e inspección y del régimen sancionador; digitalización, ordenación y comercialización, sin olvidar la adecuación del sector acuícola a las directrices comunitarias. Todo ello para conseguir un sector pesquero y

acuícola competitivo y sostenible en sus dimensiones económica, social (no olviden que los buques de pesca son centros de trabajo, donde interactúan seres humanos) y medioambiental. ¿Será por objetivos invocados e instrumentos normativos redactados?

¿ESTÁ EL MAR?

¿El mar? Desde que estamos bajo los efectos desestabilizadores y el brutal impacto de la pandemia, que alcanza ya la segunda ola y subiendo, observo alarmado la mediática desaparición del mar. No se trata, desgraciadamente, de algo nuevo, pero se nota mucho más bajo la amenaza de la covid-19 y de otras desestabilizadoras amenazas -el Brexit para la UE toda y para su flota pesquera- (113 barcos gallegos y españoles afectados para empezar). Alguien estará pensando, supongo, en planes de contingencia. También en lo tocante a un posible retraso en la distribución del Fondo Europeo para la Reconstrucción (750.000 millones de euros) que los estados-nación, España también, esperan como agua de mayo. También los 50.000 millones de euros para hacer frente a las pérdidas ocasionadas por la crisis sanitaria.

Se acumulan los problemas, sanitarios, económicos, laborales, político-institucionales. Se multiplican las dificultades bajo esta tormenta perfecta que habita, sin prisa alguna, entre nosotros. Sé que hay otras urgencias, sin ir más lejos, en Galicia el cierre de Alcoa amenaza con asfixiar a toda la comarca de A Mariña de Lugo. Pero que no desaparezca el mar, que no lo enmudezcan los medios. Que no se nos difumine el espacio referencial de los primeros impulsos de vida, el mar resiliente siempre, a pesar de los malos tratos, con y sin plásticos, que pertinazmente le infligimos.

Dicen los gestores de CEPESCA que la escasez de tripulantes es el mayor problema al que se enfrenta la flota. ¿Por qué será que faltan tripulantes, señores míos? ¿Influirán las muy mejorables condiciones de vida y trabajo a bordo? Piensen y, si es preciso, lean, un suponer, algo de lo mucho que AETINAPE ha publicado al respecto.

Y que siga el mar y que se note. Tengo para mí que las apariciones de las orcas (en gallego, can-dorcas) con algunos gestos agresivos este verano eran, nomás, un SOS en pro del mar, ese camino de esperanza y futuro.

Cambio del sistema en las transmisiones radiomarítimas

Manuel Queimaño Piñeiro

Capitán de Pesca. Secretario General de Aetinape

No hace mucho tiempo todavía que los equipos de radio eran el único medio de comunicación que había en los barcos para comunicarse entre ellos y también con tierra a través de las estaciones costeras. Todo el mundo sabe lo que es una radio o un equipo de radio, aunque el funcionamiento de las mismas ya no sea el mismo, con el uso generalizado de internet y los teléfonos móviles ya pocos recuerdan que mientras se transmite no se recibe y viceversa y que para escuchar hay que soltar el micro y decir cambio, en fin cosas de los adelantos en materia de comunicaciones.

Aún recuerdo al patrón del “Pérez-Méndez” intentando comunicar con la Costera de Vigo.—Vigo Radio Vigo Radio, aquí “Pérez-Méndez” chamando, cambio. Pero no soltaba el micro, entonces no podía escuchar a Vigo Radio contestarle, y él vuelve a llamar- Vigo Radio aquí “Pérez- Méndez”, pero seguía sin escuchar y la radio seguía transmitiendo y todos los barcos escuchando lo que decía pensando que estaba recibiendo ---Nada, non se enteran, aquí o lado da casa e xa pode ir un barco o fondo que non escuita nadie. Y vuelta a llamar : Vigo Radio Vigo radio... aquí “Pérez Méndez”.... Todo el mundo escuchando pero no había manera de decirle que soltara el micro y que dejara de transmitir. Hasta que al final, cansado de llamar y soltar improperios soltó el micro y se dio cuenta de lo que estaba haciendo. En fin, anécdotas de tiempos pasados que a veces vienen a la memoria sin motivo ni relación aparente con algún acontecimiento actual.

Este verano de 2020 fue en la mayoría de España muy caluroso, especialmente en Galicia y por las noches mucha gente dormía con las ventanas abiertas, lo cual dejaba entrar el fresco pero también dejaba salir algún que otro ruido.

Era una noche de agosto en Cangas y habíamos salido mi mujer y yo a dar una vuelta, pues aunque no había fiesta ni celebraciones, debido a la Pandemia, mucha gente salía de paseo como si no pasara nada, al fin y al cabo eran las fiestas del pueblo.

Al pasar por una calle del casco antiguo, al principio escuchamos como un susurro que fue aumentando

hasta un gemido y al acercarnos ya eran unos gritos realmente escandalosos. Casualmente por allí vive un familiar mío que en ese momento se asomaba a la ventana, una vez despierto por los ruidos y alguna que otra luz se iba encendiendo en las otras viviendas.

Le pregunté que ocurría y echándose a reír me dijo: Pues nada que aquí la vecina duerme con la ventana abierta y debe querer que se entere todo el mundo de lo bien que lo pasa y ya ves tenemos concierto amoroso hasta que lleguen los gritos al cielo. jajajaja. Nos reímos junto con los otros vecinos que pasaban por allí.

Hay días que en la inmensidad del mar se experimenta una sensación de soledad, que difícilmente se puede sentir en otro lugar. Se le suma la sensación de insignificancia que se siente al ver lo inmensurable del océano y puede uno sentir realmente lo que significa la soledad del marino y cuando se ostenta un cargo de responsabilidad la soledad del mando.

Cuando en ocasiones he sentido esa sensación, sin poder evitarlo me venían a la mente recuerdos, experiencias, situaciones pasadas, algunas realmente dolorosas sin orden ni concierto.

El hundimiento del barco “CENTOLEIRA” siendo yo un niño de apenas 10 años y a pesar de que no me afectó de forma directa en la familia, es decir no figuraba ningún familiar mío entre los fallecidos, me dejó un recuerdo imborrable, pues muchos de los compañeros de la escuela se quedaron huérfanos de repente. En total 17 muertos, 17 viudas y un montón de niños huérfanos de la noche a la mañana, fue algo terrible en la pequeña comarca. En fin, seguro que hubo otras tragedias mayores, pero a mí me afectó de forma muy profunda y aún ahora si me viene a la memoria me produce una profunda sensación de dolor.

Pasó el naufragio y yo y los demás seguimos nuestro camino sin saber lo que nos deparaba el destino.

A medida que iban pasando los años se iban despertando poco a poco las distintas vocaciones de cara al futuro que nos esperaba al terminar la Escuela Primaria u obligatoria.

Se llamaba Bernardino y habíamos coincidido unos meses en la escuela del Pata y un día al cabo de dos o tres años nos encontramos de nuevo como por casualidad en el muelle, él era dos años mayor que y, más o menos, yo estaba mirando el mar y el movimiento de las chalanas poco antes de que salieran los barcos a faenar.

Lo vi preparado como un marinero veterano, vestido con pantalón de mahón y jersey grueso de lana burda, no llevaba gorra, tenía el pelo bastante largo. Al verme sonrió y nos saludamos, estaba contento. Sentí un poco de envidia cuando me dijo que iba a la mar por primera vez de noche, en un “motorcito”, me dijo que por fin podía ir con su padre a pescar. Acababa de cumplir 16 años.

Creo que dos días más tarde ocurrió la tragedia. Nos enteramos que había muerto en la mar un chico de diez 16 años, no supe más detalles de como fue el accidente. Parece ser que se lio en las redes y se cayó al agua ahogándose.

Había terminado el curso en el Instituto de Enseñanza Media hacia un mes más o menos y estábamos en pleno verano. Ni yo ni la mayoría de los chicos de mi edad teníamos muy claro lo que queríamos hacer con el resto de nuestras vida, pero ya empezaba a sentir que la mar me llamaba.

No recuerdo donde nos enteramos, pero de pronto dice uno de la pandilla ¿Os acordáis de Rivelino? Claro, dije yo, su nombre no era Rivelino, pero le llamaban así por su parecido con un jugador de fútbol y porque jugaba muy bien.

Pues ha fallecido con otros tripulantes en el buque “QUO VADIS” estaban pescando en Canarias y el barco dio la vuelta y se puso con la quilla al sol pereciendo la mayoría de la tripulación.

Generoso era su nombre de pila, yo personalmente nunca llegué a comprender como se le puede poner Generoso de nombre a un niño. Era un poco mayor que yo pero no mucho, creo recordar que cuando yo entraba a hacer el servicio militar él salía ya cumplido de la mili.

Desde que había dejado la escuela primaria a los 14 años había estado trabajando de albañil, ayudando en las faenas del campo a sus padres, pues tenían bastantes terrenos. Pero ahora quería embarcar a la pesca, pues en tierra se ganaba poco y quería embarcar a Gran Sol para ver si se adaptaba. Recuerdo que lo decía como si ya fuera demasiado mayor para aprender a andar en un barco.

No pasó de la primera marea, en una maniobra de izado de la red se rompió el cable del lanteón y lo dejó seco en el sitio.

Alguien comentó: Es lo que pasa al ir tan mayor por primera vez a la mar. A la mar hay que empezar de joven, porque después no te adaptas. Más tarde y tal como ocurre hoy en día se pueden ver los nombres más raros e incluso malsonantes, pero no conocí a ningún otro que se llamase Generoso.

En el Atlántico Norte, la mayoría de los meses del año siempre hay mal tiempo, con fuertes vientos en invierno y densas nieblas en verano que no te dejan ver sol ni de día ni de noche.

Pero de vez en cuando, muy de vez en cuando, hay un día de suerte que te hace reconciliar con el Universo. Estábamos por el sur, muy al sur del Gran Banco de Terranova, en verano. Se me ocurrió hacer una exploración o experimento en una zona que no tenía noticias de que alguien pescara nunca allí.

Con tan buena suerte que al mediodía teníamos el barco lleno de pescado, el mar como un plato de calma que estaba, la tripulación enfaenada trabajando el pescado en la factoría.

No se por que pero es en esos momentos, que te sientes nostálgico, y sin que lo busques te vienen a la mente episodios pasados y te acuerdas de otros que no han tenido la ocasión ni siquiera la oportunidad de vivir esos momentos, pues la mar se los llevó demasiado pronto.

Estaba en el puente mirando el horizonte desde el cuarto de derrota, cuando escucho que alguien sube y veo que entra la “observadora científica”. Desde hace tiempo es obligatorio llevar observador a bordo, esa marea nos tocó una mujer. Nunca sé muy bien como manejarme con una mujer a bordo, pero esta por lo menos era bastante simpática. Se acerca con una sonrisa y me dice:- Vaya lance que has pescado Capitán-. -Pues si la verdad es que hacía tiempo que no daba un lance de estos.

Me mira sonriendo y me dice: ¿Tú siempre te has dedicado a la pesca como profesional?

- Pues sí, le respondo, la verdad es que siempre he tenido la pesca como profesión.

Pues eres un privilegiado, me dice .De repente pasan por mi cabeza como de un solo golpe, como la secuencia de una película el recuerdo de muchos compañeros o conocidos como los que he nombrado antes, y efectivamente se puede decir que soy un privilegiado. Lo que les ocurrió a ellos pudo haberme ocurrido a mí. - Hoy en día nadie puede trabajar en lo que le guste o en lo que ha estudiado para trabajar durante mucho tiempo.

Se apoyó en la mesa de la derrota y me dice de nuevo con una sonrisa: eres un auténtico privilegiado.

Debió de ver reflejada en mi cara la sorpresa que me produjo el darme cuenta de cual era mi auténtico privilegio, porque soltando una carcajada se subió sentándose en la mesa.

Por alguna extraña razón el micro de la radio se quedó pulsado al poner algún libro o algo encima y cuando me di cuenta y lo solté ya toda la flota desde Terranova a Malvinas y Sudáfrica estaba intentando averiguar de que barco procedían aquellas transmisiones, con aquellos ruidos y gritos tan poco habituales.

Hay que llevar la pandemia lo mejor posible y a ver si salimos de esta. Un abrazo y saludos a todos.

P.D. Con todo el respeto hacia los compañeros nombrados y que hace tiempo que no están entre nosotros.

La importancia de seguir en la brecha después de los 92 julios

Camilo Camaño Xestido

Miembro-Amigo de Aetinape.
Socio de Honor

Si son de vital importancia la generosidad, nobleza y humanidad para una armónica convivencia, ello adquiere un mayor grado e importancia cuando el mundo real se reduce a la mínima expresión cuyas fronteras concluyen en babor y estribor, proa y popa, todo ello sobre la inmensidad marina, que no siempre es tan apacible como se desease.

El duro oficio de la mar sería difícilmente soportable, de no compatibilizar el sacrificio diario de la labor de la pesca o actividades inherentes, unidas a las constantes inclemencias, con la amistad que surge de lo cotidiano, circunstancia que se magnifica en situaciones adversas.

Hace unos días, por casualidad, tuve la oportunidad de ver y vivir el film "La tormenta perfecta", que refleja esa realidad, la importancia de la amistad, el compromiso con la vida, la entrega incondicional en momentos extremos.

Ello dice mucho respecto de un colectivo al que las circunstancias le obligan a estar siempre vigilante. Nos ilustra acerca de un oficio en el que el siglo es vital, en el que la distancia de tiempo y espacio, entre luz y ausencia pueden ser imperceptibles, lo mismo que la riqueza y la desgracia.

Por todo ello entiendo que deben ser de suma importancia la amistad, el respeto, el compañerismo, la complicidad, pues entiendo que todo, absolutamente todo, contribuirá a humanizar lo cotidiano, la ausencia de mayores lindes, de otros momentos de ocio y con otras gentes, las constantes rutinas, los limitados movimientos, los interminables horarios, los ensordecedores silencios. Acerca de esto último, y con total naturalidad y de manera rutinaria, refería en prolongadas tertulias el ya amigo luso conocido como "El vasco", debido a largas campañas enrolado en buques con base en esa geografía, quien al referirse a los escasos momentos de descanso y, su reclusión en su camarote, en compañía de su inseparable libro, aseveraba sentir el abrumador ruido del silencio.

Realizado este breve comentario a modo de reflexión, es propósito hacer mención a la importancia de las personas que deban tomar riendas en la procura del buen funcionamiento, de la armonía en la convivencia y desempeño de las funciones de cada cual, de que cada singladura no suponga mayor sacrificio que el derivado de un noble oficio, de humanizar dentro de las





normales circunstancias al conjunto de la tripulación, mismo que si de un país a flote se tratase. Es ahí donde la función del titulado náutico adquiere vital importancia. Los de máquinas responsabilizándose de que todo funcione correctamente. Los de puente, velar por la seguridad, rentabilidad y convivencia.

El señor Piay, desempeñando generosa e inteligentemente su función, seguramente fuese una de esas personas imprescindibles en el equilibrio diario, en un gobierno humano, sostenible y responsable en cada buque gobernado. Una especie de Juez y Presidente de una república flotante y trashumante, con el sutil diálogo y el ejemplo como arma. Para ello no hay más que sentarse en su mesa y atender a su pausado y generoso verbo, del que se desprende toda la sabiduría de aquella persona que ha vivido intensa pero prudentemente.

Es posible que en contadas ocasiones se pueda sentir tanta proximidad a una persona que solo has tenido la oportunidad de compartir momentos puntuales. La honra y el placer que se siente al participar de su relatorio, se vuelven lecciones magistrales. La tranquilidad que transmite, traspasa el quicio del presente. El señor Piay es de las personas que dejan huella en cada quien que se le acerque. Desde luego que nada es casual en la vida, como tampoco lo es en el arte, así lo decía Jean Claire: "En arte nada es casual, excepto lo banal y anodina-mente casual". En lo que nos ocupa, tampoco nada

es casual debido a la inexistencia de banalidades.

No ha sido casual llegar al conocimiento de tan genial colectivo, a intimar y sentirse tan próximo a la generosidad de estas personas que desbordan una mezcla de valentía y sosiego y, que aparentemente semejaban lejanas a pesar de que en ocasiones se encontraban a tiro de piedra. Uno no tiene más que sentirse honrado con que incluso se contemplase e hiciese efectiva la posibilidad de formar parte a título honorífico de la entidad que aglutina a tan notable agrupación. ¿Acaso Palmeiro debido a nuestra vieja amistad nos acercase?. Si fue él, luego tal vez

Muñiz, Lages, Álvaro Cons, Luaces, Pepe Loira, Raimundo, Maradona, Tino, Prendes, Toniño, Juan, Marino y un larguísimo etcétera; incluso Queimaño, que a pesar de la proximidad esta semejaba distante, todos miembros o próximos a AETINAPE como nexo común el mundo marino.

Siempre tendré presente tanta generosidad. Incluso agradeceré el gesto de que hagáis vuestra segunda sede y humilde morada mi y vuestra Mangallona. Con vosotros he conocido otras dimensiones de la vida. He observado la templanza de profesionales como el Señor Prendes, que en su jornada-homenaje en Vigo, discursando, amenazaba con ser quien de manejar un transatlántico alrededor del planeta a pesar de sus pasados noventa años, y cada vez que nos llamábamos decía: "¿ Camilo, te puedo cantar una canción? ". He escuchado el sabio verbo de nobles como el SEÑOR PIAY, que a la sazón, hemos compartido mesa y mantel, siempre con abundancia y gran dominio de la palabra, y en alguna sobremesa, a recordar, seguramente por San Pedro y en Bouzas, he aprovechado para realizar algún que otro boceto, que en hurtada servilleta con trazo y mancha de tinto, poso de café y acaso ceniza, valdría de soporte para inmortalizar el instante a modo de acta notarial.

El seis del pasado julio, gracias a su hijo Jose, he tenido el placer y la satisfacción de hablar con Piay padre. Se trataba de felicitarle por su aniversario,

Cómo pasa el tiempo

nada menos que 92 años de intensa vida y nutrida experiencia. Nos hemos tuteado a través de whatsapp por video y en tiempo real. He percibido la misma expresión y energía que en pasados encuentros, por lo que presiento, lo cual es ya una manera de sentir, e intuyo que:

EL SEÑOR PIAY, SIGUE EN LA BRECHA. A PESAR DE SUS NOVENTA Y DOS AÑOS, IRRADIA ENERGÍA Y CON SU VERBO Y SIMPATÍA SIGUE CAUTIVANDO A SU ENTORNO. SEMEJA SER LA MEJOR DE LAS ESTAMPAS DE UN VETERANO, INTRÉPIDO, GENEROSO, HUMANO Y BUEN MARINO. SU PLÁCIDO SEMBLANTE, SU TIERNA PERO PROFUNDA MIRADA SON SÍMBOLO DE SU GRAN PERSONALIDAD.

Gracias por su amistad, por ser y estar, y en el próximo encuentro, hablaremos de la práctica de la pesca del bacalao y de los recuerdos de tanta gente sufridora y vidas sesgadas en la faena con los doris en la Gran Terranova.

José Antonio Prendes Serrano

Capitán de Pesca. Vicepresidente 1º de Aetinape

Me parece que fue ayer cuando salí por primera vez por la Ría de Vigo hacía la costa de Portugal, a la pesca de arrastre en el "Obdulia y José María", con mi padre como patrón. Era una mañana de septiembre del año 1962. Tenía 16 años.

El día estaba espléndido. Siempre recuerdo la primera comida que era carne guisada, los primeros días había algo de carne, luego a base de caldeirada. Salimos sobre las 10 de la mañana, hay que decir que en la cocina cabía el cocinero, un hueco para el carbón y poco más. Éramos 12 ó 14 tripulantes, cuando encendía la cocina todo era humo, al cocinero se le ponían los ojos negro, parecía un chamizo. Solíamos echar de 10 a 12 días de marea y llegábamos hasta Cabo Carvoeiro. Experiencia inolvidable para mí.

En aquella época todavía tenía validez la frase del Padre Menchaca que decía que el mar era libre en toda su extensión, (derecho marítimo de la época). ¡Cuánto cambiaron las cosas! .

Todavía no sabía llevar el timón, lo que era lógico ya que venía del Instituto, pero enseguida aprendí. Hacía la guardia de noche con un marinero de confianza, que fue el que me enseñó los primeros pasos para hacer las guardias y solo al poco tiempo. Como era normal en aquellos años andabas de marinero un tiempo para hacer los días de mar. En el año 1964 empiezo en la Escuela Media de Pesca en Vigo, saliendo Patrón de Litoral en el año siguiente. Después comienza el periodo del Servicio Militar, 24 meses que en mi caso quedaron en 21. A partir de aquí, año 1966, comienzo a ejercer de Patrón hasta la jubilación, realizando los correspondientes cursos hasta llegar a Capitán de Pesca.

Hago esta introducción para situarnos en el tiempo. Nuestra generación profesional vivió una época de oro, sin lugar a dudas. Se descubrieron nuevos caladeros a los que teníamos acceso sin mayores problemas. Éramos patrones en Canarias, Terranova, Sudáfrica, Canadá, Groenlandia, Mar de Baréns, Bostón. ¡Qué buena época! Lo malo eran las largas mareas de 6 ó 7 meses. Era llegar de un caladero y salir para otro después del escaso descanso correspondiente. Era lo que había para todos.

Quiero recordar que los caladeros habituales eran Costa de Portugal, Costa NW, Mar Cantábrico, Costa de Francia, Gran Sol, Costa de Marruecos, Cabo Blanco (Mauritania) y el Banco Sahariano (Español en esta época). Esto en cuanto a la pesca de arrastre y cerco, siempre al fresco. También estaba Terranova, donde una gran flota pescaba bacalao, transformándolo en salazón (salado).

Esto era lo que había hasta la década de los 60. A partir de aquí aparece el congelado, que cambia sustancialmente el panorama de la pesca en el mundo, pero en lo que respecta a España alcanza una gran dimensión internacional,

llegando a ocupar el tercer puesto en la pesca mundial.

Con la llegada del congelado se abrieron nuevos caladeros muy importantes como fueron Sudáfrica, Namibia, Angola, Mozambique, Bostón, Canadá, Argentina, Chile y Malvinas.

Con estos comentarios pretendo aclarar la diferencia abismal que existe entre nuestra época y la actual, donde hoy en día los caladeros existentes con muchas limitaciones son pocos: Malvinas, Nafo, Palangre, Atún y poco más a nivel a nivel internacional.

Para resumir lo dicho, la flota española a 31 de diciembre de 2019, estaba compuesta por 8.884 embarcaciones, de las cuales solo 694 son mayores de 24 m, lo que quiere decir que 8.190 son menores de 24 m (pueden despacharlas los Patrones Costeros Polivalentes). El 49% de la flota nacional pertenece a Galicia, que son 4.357 embarcaciones y de las cuales 3.869 son de artes menores. Restando estas cantidades nos quedan 488 buques, de los cuales 340 son mayores de 24 m.

Viendo estos números observamos que la situación no tiene nada que ver con el pasado, por lo tanto habrá que asumir con tristeza la decadencia que existe en la pesca de altura y de litoral, donde solo hay restricciones para los mismos, mientras los políticos cada vez están mejorando sus ingresos. No se observa un mínimo de preocupación por el devenir de la pesca.

Siento hacer estas reflexiones, pero desgraciadamente es como está la situación.

De aquellos polvos vienen estos lodos

La negra sombra de dos legislaturas nefastas para la Armada Española y la acción del Estado en la mar

Intenta explicar las acciones legislativas que se tomaron en dos legislaturas 1986-1989 y 1989-1993, que supusieron que la Armada pasara de 182 unidades en 1993 a 115 en 1994, mientras asumía a mayores, los esfuerzos operativos de las misiones internacionales de la guerra de Kuwait y la posterior crisis de los Balcanes, mientras por otro lado se creaba Salvamento Marítimo y el Servicio Marítimo de la Guardia Civil. Pero claro, de algún sitio tenía que salir el dinero.

Fernando Novoa Sanjurjo

Exdirector Técnico de Salvamento Marítimo de Galicia

Corría el año de 1986 cuando sesudos diputados, de mentalidad continental y nulo conocimiento de la gestión de los acontecimientos en la mar, pertenecientes al partido que gobernaba con mayoría absoluta, aprobaron la “Ley de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado”, en la que, en contra de lo recomendado por la comisión interministerial COMINMAR, encargada de proponer las reformas necesarias para La Acción del Estado en la Mar e incluso antes de que sus conclusiones fueran publicadas, se aprobó la creación del Servicio Marítimo de la Guardia Civil. Posteriormente otros representantes de dicho gobierno elaboraron un “Plan Nacional de Salvamento” presentado a finales de 1989, en el que –ojo al dato- no aparecían los helicópteros como medio de salvamento a desplegar y esos mismos políticos, elaboraron la Ley 92, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en la que se creaba la Sociedad de Salvamento Marítimo conocida como SASEMAR.

Y como consecuencia de dicha normativa, la Armada perdió todas las responsabilidades que había ejercido durante varios decenios en representación de los distintos ministerios, que habían delegado su ejecución basados en su “Buen Hacer”.

Juan Zamora Terres el 5 de mayo de este año y en un artículo publicado en Naucher, titulado ¿Volverá la Armada a controlar la Seguridad y el Salvamento Marítimo? – y cuya lectura les recomiendo, pues por lo que expresa denota conocimiento de causa -, dice textualmente que “Es verdad que la Armada presentó una propuesta sólida y razonable de crear un servicio similar al Coastguard de los Estados Unidos, que denominó Fuvimar: un organismo encuadrado en la Armada, pero servido por personal militar y civil. Una propuesta que, sin duda, era la más eficiente, es decir eficaz y que requería pocas inversiones.

■ Sin embargo, la propuesta mayoritaria, avalada por todos los ministerios, menos Defensa e Interior, pretendía la creación de un «Servicio de Guardacostas de carácter civil con naturaleza de Organismo autónomo encuadrado en el Departamento con competencias en materia de actividades marítimas», de acuerdo con el «Informe sobre los trabajos realizados por la Comisión Interministerial», y posteriormente prosigue, «Por razones difíciles de comprender y que tal vez algún día se desvelarán (no perdamos la esperanza en que haya argumentos distintos a la simple ineptitud o la defensa de intereses ajenos al bien común), la decisión final del Gobierno fue poner en manos de la Guardia Civil el manoseado servicio de vigilancia, una opción que venía a confundir aún más la maraña de organismos y competencias marítimas».

■ Con la aprobación de estos dos servicios la Acción del Estado en la Mar, pasó de tener dos servicios: La Armada y Vigilancia Aduanera, a la «Hidra de cinco cabezas», que tenemos actualmente, al añadir a las anteriores, Salvamento Marítimo, el Servicio Marítimo de la Guardia Civil y la Secretaría General de Pesca, pues esta última y ante el dinero caliente que venía de Bruselas, también se quiso subir al carro y se puso a comprar aviones y helicópteros, sin tener muy claro ni qué modelo comprar ni quién las iba a

tripular.

■ Las consecuencias para la Armada, depositaria histórica de ese «SABER HACER», las explica de forma contundente el añorado por muchos marinos, Camil Busquet i Vilanova, en el artículo titulado «1994, Aquél sombrío panorama de la Armada española». En lo que yo llamo «La negra sombra de dos legislaturas nefastas».

■ Y las consecuencias para los españoles, es la existencia de cuatro servicios, que conforman una ineficiente, ineficaz y antieconómica realidad, que ante la crisis que tenemos encima, exige una solución, que es la propuesta por la Armada ya en 1996, con los matices que los cambios de los tiempos justifiquen, pero que en la mar sólo haya dos servicios: El Guardacostas de formación marítima – nada de patrones de embarcaciones con el «titulin»- y carácter militar para las responsabilidades civiles y la Armada. Noruega e Italia, integran el guardacostas en su Armada, lo que produce un sinfín de sinergias que hacen la solución todavía mucho más eficiente, eficaz, operativa y económica. Ojalá sea la solución para España





Carta a Cristina de Castro, llena de recuerdos

Por Rosario Gómez Pérez

Asociación de Mujeres de Pescadores “Rosa dos Ventos”

Hola Cristina: ¡Felicidades!, pues hoy, 10 de abril de 2020, es tu cumpleaños, pero cuando termine de escribirte, sé que no podrás leerla porque te has enrolado en un barco de larga travesía que no hace escala para poder recogerla.

Nos conocimos en el año 1988 a raíz de una nota de prensa que yo envié a Faro de Vigo, en protesta por el programa emitido por TVE en el Puerto de Vigo con Iñiqui Gabilondo a bordo del congelador “Sartasen” en el que revelaba el mundo de la pesca, sin tener la menor idea.

Fue tanta tu alegría al leerla que seguro que dijiste “por fin hay alguien que piensa como yo.” Y sin pensarlo más llamaste al párroco de Beluso para preguntarle si me conocía; la suerte fue que yo vivía muy cerca de él. No sé si fue Dios, o tu gran afán de lucha, que nos encontramos frente a la iglesia. Ese día te conocí a ti y a Mary Carmen.

Desde ese momento fueron muchas las batallas que pasamos juntas. Tú nunca te rendías. Era tanto tu afán de lucha que el conflicto de Irán e Irak te asustó; me llamaste por teléfono para decirme: “nos vamos a París a un Congreso”. Al llegar al aeropuerto de Vigo, el ver a los militares metralleta en mano imponía bastante, pero tú estabas como si nada, los marineros eran lo primero.

No voy a ponerme ahora a nombrar todos los países a los que fuiste con tu lucha a hombros porque fueron muchos, pero sí puedo decirte que siempre tuve contigo una gran compañera de viaje y también en lo personal.

Me pregunto cuántos marineros desearían tenerte como madre o esposa, porque, a pesar de los sinsabores, esta lucha la pasaste por todos ellos poniendo “la mejilla” y sin importarte la bofetada recibida si era a cambio del bienestar de los marinos a bordo de los barcos.

Pero no todos fueron sinsabores, también hubo alegrías, como con nuestras meriendas cuando celebrábamos la Asamblea General y comprobábamos tus ánimos para seguir otro año más esperando que el próximo fuese mejor para los marineros.

No puedo olvidarme de tus llamadas telefónicas a mi casa. Nunca te olvidabas de preguntar por Pepe y yo te decía que era un cascarrabias, a lo que riéndote me contestabas que de eso nada; tenía que estar contenta por el marido que me había tocado.

Cristina, cuántas veces nos rechazaron las subvenciones para “Rosa dos Ventos”. Nos decían que éramos atípicas por defender a los hombres; tú seguías hacia adelante, aunque algunas “nos daban” pero tú decías que era una injusticia que trataran así a la gente de la mar.

Atrapados por la pandemia

Bueno Cristina, sería interminable recordar todo lo que hiciste en este gran reto que llevaste a cabo por la gente de la mar. Me haría falta un libro para exponerlo. Lo que sí tengo muy claro es que me estás dando un recado para que lo diga de tu parte. Es el siguiente: Dile al Gobierno, a la Xunta de Galicia y a la Cooperativa de Armadores, que esto no se termina aquí, mi lucha continúa esté donde esté.

Querida Cristina, es hora de que termine mi carta. Me quedan muchas cosas por decirte. Quiero agradecerte todos estos años que pasé contigo, aguantando algunas veces mis berrinches que al final los vencían nuestro cariño y respeto.

Espero y sé que en esta gran travesía que has emprendido, tu tarea continúa. También en todos los barcos, sean del caladero que sean, para comprobar que tantos años de lucha y cariño por la gente de la mar tuvieron su recompensa.

Solo me queda desearte buena ruta y buena marea. Y no te olvides que siempre estaré contigo a bordo.

Antonio Fernández Cuesta

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

La pesca y el transporte marítimo fueron declarados sectores esenciales cuando a principios de marzo medio mundo se vio golpeado por el coronavirus, la peor pandemia en el último siglo, en concreto, desde que tuvo lugar, la mal llamada gripe española que causó 50 millones de muertos.

Durante los días más duros de la pandemia, los pesqueros y los buques mercantes salieron a navegar para garantizar el abastecimiento de alimentos y todo tipo de mercancías que permitieron a la gran mayoría de la población pasar el confinamiento sin grandes apuros (más allá de lo difícil que resulta estar dos meses sin salir de tu casa), pero alguien se puede imaginar lo que hubiera pasado si los productos de primera necesidad no hubiesen estado garantizados. Sólo cabe recordar la que se lió, porque durante unos días escaseó el papel higiénico y como la gente se llevaba carros llenos de rollos, mostrando su profundo egoísmo.

¿Qué pasó con nuestros marinos durante esas semanas? ¿Recibieron algún tipo de compensación o apoyo público por ese trabajo fundamental para paliar la crisis durante la pandemia? Todo lo contrario, 250.000 marinos se quedaron varados en puertos de todo el mundo sin poder regresar a sus casas durante varias semanas.

Se trata de personas que simplemente acudieron a trabajar y se encontraron atrapadas a bordo de lo que algunas de ellas calificaron como “cárceles flotantes», ya que no podían bajar a tierra ni para dar un paseo.

La Federación Internacional de Trabajadores del Transporte hizo un trabajo ímprobo para ayudar a estos marinos que poco a poco fueron repatriados.

Por desgracia, muchos meses después del comienzo de la pandemia, sigue habiendo casos de tripulaciones a los que no se les ha dado el relevo por la falta de escrúpulos de algunos armadores. Se trata de casos en los que se ha sobrepasado claramente el tiempo máximo de 11 meses a bordo de un buque que establece el Convenio sobre el trabajo marítimo. Una situación que puede ir a peor ante la nueva oleada de coronavirus. Por ello, la ITF pide que los armadores cumplan con las normas de protección ante el coronavirus y pongan los medios necesarios para el cambio de tripulaciones. También reclama que los países a los que llegan los distintos buques se comprometan a permitir que la gente de mar baje a tierra para recibir asistencia médica y efectuar los relevos. Es lo mínimo que les debemos a estos héroes del mar.

Todos a una, o lo que es lo mismo: la seguridad a bordo es cosa de todos

Francisco Javier Martínez Couto

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

Me gustaría, como última contribución a la causa (?), y con permiso de aquéllos a los que pueda interesar, exponer en este artículo algunas de las consideraciones que he extraído, de los datos obrantes en los informes de los accidentes marítimos investigados por la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos. Informes que dicho organismo viene publicando desde el año 2009 hasta la fecha, de acceso público y gratuito, a los que podemos acceder en la página web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (anteriormente, con la denominación “Ministerio de Fomento”); cuya consulta recomiendo, y en especial la de los resúmenes de su actividad anual.

La primera de mis consideraciones es la del gran número de accidentes marítimos en los que se ven involucrados embarcaciones y buques de pesca de escaso porte, dedicados a la pesca local y de litoral (y que, para simplificar, a los que me referiré como pesqueros) de pabellón nacional, bien por sí mismos o entre sí. Lo que no deja de ser una obviedad dada la enorme desproporción en número existente a favor de los pesqueros frente a la flota mercante nacional, a la que podríamos calificar de exigua.

Otra de las consideraciones es la de que, la inmensa mayoría de los accidentes marítimos protagonizados por los pesqueros (más bien, por sus tripulaciones) en los que ha habido consecuencias nefastas para sus tripulaciones (decesos y/o heridos graves) y el propio pesquero (pérdida o daños muy graves), no son achacables a la peligrosidad del medio en el que los pesqueros desarrollan su labor, algo que, y reiteramos, es algo obvio, sino a crasos errores de las personas encargadas de la guardia en la navegación, haciendo dejación injustificable de sus funciones; y no en pocas ocasiones de los tripulantes en general.

Pues, otra cosa no se puede predicar de quienes estando de guardia en la navegación o bien no estaban en el puente o bien estaban atendiendo a otros quehaceres. Ciertamente que ello, podría ser entendible, aunque no justificable, en largas travesías y con nulo

o escaso tráfico marítimo; pero la realidad es que en bastantes ocasiones ello se produce en situaciones en las que se requiere especial atención, tales como faenando o de regreso a puerto para desembarcar las capturas.

Al igual que, al escaso aprecio o estima (en la práctica) que les merece a los armadores y tripulantes de los pesqueros el cuarto o sala de máquinas, a la vista de que su vigilancia y control, de ordinario, se encarga a un solo tripulante que ha de atenderla compartiendo otras ocupaciones (en la mayoría de las veces dicho encargado resulta ser el patrón o capitán del buque), si bien auxiliado por los correspondientes sensores de detección de falta de combustible, humos, nivel de agua en sentina, etc., con sus correspondientes alarmas y repetidores en el puente; y con el apoyo de cámaras de control exterior. Alarmas que, sorprendentemente, no funcionaban en bastantes ocasiones; y que junto al poco control directo del estado del comportamiento de máquinas, da como resultado que la catástrofe sea inevitable, cuando se produce un incendio o inundación en la sala de máquinas; dada la más que previsible tardía reacción o respuesta al siniestro por parte del encargado de controlar el departamento de máquinas y del resto de la tripulación; pues cuando uno y los otros perciben la situación, todo está fuera de control.

Unido a la ausencia de ejercicios de adiestramiento a bordo para enfrentarse a tales contingencias.

Y, ya como tercera y última consideración, relativa al personal de cubierta: los marineros; cual es la que resulta del todo punto inaceptable que se sigan produciendo pérdidas de vidas humanas, como consecuencia de caídas a la mar de tripulantes de cubierta mientras están desarrollando sus cometidos, desprovistos de chaleco salvavidas (de trabajo). Desapego al chaleco salvavidas que resulta incomprensible, y aún más cuando tal evento ocurre en pesqueros con escasa tripulación, incluso a veces cuando no hay más tripulantes que la propia víctima.

Así que, y en pro de la causa de la seguridad de las tripulaciones de los buques en la mar, y en particular de las tripulaciones de los pesqueros a los que me refiero en este artículo, me gustaría recomendar: que las personas responsables de las guardias en el



puente en navegación, sigan a rajatabla las prescripciones que para evitar los abordajes se contemplan en el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar (publicado en el B.O.E. de fecha 9 de julio de 1977), prestando especial atención a las Reglas: 2 (Responsabilidad), 5 (Vigilancia), 6 (Velocidad de Seguridad), 7 (Riesgo de Abordaje) y 8 (Maniobras para evitar el abordaje). Reglamento que, es de destacar, obliga a todos los tripulantes de guardia en el puente.

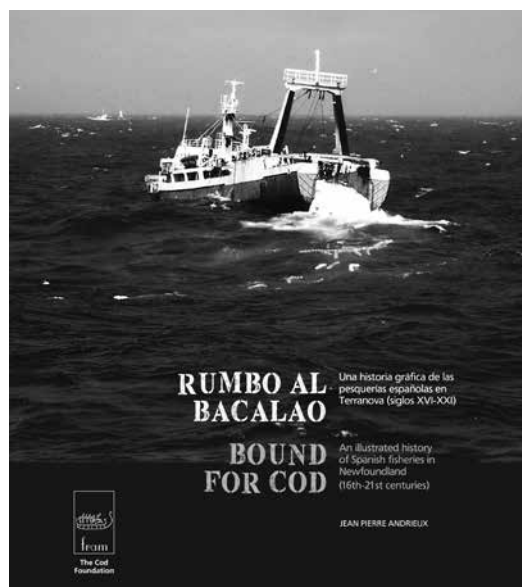
E igualmente, para el caso de que la sala de máquinas no esté atendida permanentemente, que el tripulante responsable de dicho compartimento se asegure y compruebe que todos los sensores y alarmas allí existentes para detectar cualesquiera anomalías que puedan surgir, se hallan en perfecto estado y funcionan correctamente, al igual que las alarmas repetidoras ubicadas fuera de dicho departamento.

Y como última recomendación, y quizás la más importante, en mi opinión, que los patrones y capitanes ordenen —y dirijan— la realización de ejercicios periódicos tanto en puerto como en la mar en materia de lucha contraincendios y de abandono de buque, para con tales ejercicios reforzar la formación teórico-práctica que en tales materias poseen los tripulantes, y a la par les permitan familiarizarse con los equipos y medios de los que disponen a bordo. Y ello, en el entendimiento que si la tripulación está familiarizada, ejercitada y concienciada en tales materias, podrá responder mucho mejor en los siniestros que puedan ocurrir en la mar. Piénsese que, tal y como se reseña en el título de este artículo: la seguridad a bordo es cosa de todos.

Rumbo al bacalao

Jean Pierre Andrieux investigador, escritor canadiense y Cónsul de España en St. John's de Terranova, nos ofrece un retrato de lo que hemos sido en la pesca del bacalao

El libro del canadiense Jean Pierre Andrieux *Rumbo al bacalao*. Una historia gráfica de las pesquerías españolas en Terranova (siglos XVI-XXI) ofrece un recorrido por la pesca en el Atlántico Noroeste a través de medio millar de fotografías. Hombres y barcos, lances y puertos ofrecen una visión pormenorizada de la pesca española en los Grandes Bancos, desde la antigüedad hasta hoy. Desde las primeras expediciones a Terranova (siglo XVI) hasta el siglo XX, pasando por el comercio de los siglos XVIII y XIX. Ya más cerca de nuestra época, empresas como Pybse, Pebsa o Copiba reflejaron una nueva época dorada y que compone la parte central del libro. Seguidamente relata cuestiones espinosas como la sobrepesca y la territorialidad, la sostenibilidad y la rentabilidad, las cuotas, las millas, los apresamientos, la destrucción de los stocks de la especie, la moratoria, la Guerra del Fletán.... Llega



a la actualidad describiendo un panorama bastante decepcionante. Una interesante obra documental para conocer un importante capítulo de nuestra historia marítimo-pesquera.

Su autor, Jean Pierre Andrieux, ha publicado una veintena larga de libros relacionados con el mundo de la pesca, el comercio y la navegación y durante años ha ido atesorando una colección de más de 50.000 imágenes referidas a esos ámbitos temáticos.

FARO DE VIGO redacción | vigo 08.04.2020 | 00:55

Fallece Cristina de Castro, representante en Vigo del Apostolado del Mar y Stella Maris

Dedicó su vida al mar y a defender los derechos de los marineros -Fue responsable de "Rosa dos Ventos" y delegada nacional del Apostolado



Cristina de Castro, en una imagen de archivo de 2017. // Marta G. Brea

Cristina de Castro, delegada diocesana del Apostolado del Mar y portavoz de la asociación Stella Maris en Vigo, falleció en la madrugada del lunes al martes a los 84 años. Responsable también de la Asociación de Mujeres de Marineros de Galicia Rosa dos Ventos, dedicó su vida al mar y a defender los derechos de los marineros, llegando incluso a ser directora nacional del Apostolado del Mar durante 21 años.

Cristina de Castro desarrolló su vocación por el mundo del mar y sus trabajadores tras haber conocido de joven a un sacerdote que navegó y le contó cómo se vivía y trabajaba en el mar, según contó en una entrevista concedida al medio *Vida Nueva*.

Rosa dos Ventos es una asociación fundada en 1991 por mujeres de marineros e intentaban alzar la voz siempre que ocurría un siniestro marítimo en la costa gallega para advertir de la necesidad de aumentar la seguridad, habitualmente a través de artículos de opinión con la firma de Cristina de Castro.

Desde los 20 años ayudando a los marineros, de Castro vivió también como delegada diocesana del Apostolado del Mar y portavoz de la asociación Stella Maris en Vigo el reciente cambio de sede hacia el edificio de Portocultura. "Estamos encantados", dijo a FARO en 2017, poniendo en valor la mejora en las condiciones "para atender a los marineros".

Ayer no fueron pocas las muestras de dolor por el fallecimiento de Cristina de Castro. Una de ellas fue de Xabier Alonso Docampo, delegado de Acción Caritativa Social. "Cristina, tu travesía ha llegado a su fin, en el puerto de tu singladura está el patrón que guía nuestras vidas y ha convertida la tuya en Misión y Caridad. Cristina, gracias por tu generosa entrega y tu amor. El sol se duerme en el horizonte, más allá de las Cíes, y descansa sereno en espera de un nuevo día", escribió en un blog dedicado al Santuario da Franqueira.

A OUTRA MIRADA ●●●

A firma invitada

Mannel Rivas Escritor

SERAFÍN MOURELLE, SEMPRE A BARLOVENTO!

Eu nacín en Corme, Crieime na Coruña, Casei en Noia, Vivín no Gran Sol. De onde son? Son do mar máis que de sitio ningún!

Esta breve autobiografía poética de Serafín Mourelle tivo un último verso, o epitafio do silencio mudo, na noite do pasado 31 de marzo no leito dun hospital coruñés. Neste tempo doente, non houbo despedida presencial. El que zafou de tantos golpes de mar, levou este golpe en terra. Mais deixou a herdanza dun heroe do pobo. O que George Orwell definiu moi ben: a dignidade ordinaria, cultivada día a día, sen desfalecer, mesmo cando naufragaban as utopías e as vangardas perdían o rumbo.

Agora foise, con 86 anos, como un navegante solitario, esa

«alma a xeito de barca» da lendada cética, mais deixou un ronsel de ardora, escintilante de vida. A compañeira de moitos anos, Concha, catro fillas e dous fillos, catro netos, un libro de poemas, *Carapelas de sal e iodo*, e outras cartografías íntimas, como as lembranzas de *Cartas ao avó* ou as descubertas da *Xeografía xeral do Mar de Galiza*. E deixou tamén o seu fio, ben cosido, na mellor das redes sociais: aquela que sincroniza as consciencias, o acordo secreto entre xeracións para rebelarse contra a inxustiza.

Nun dos seus poemas falaba da saudade polos mestres e as escolas que non tivo. «Unha escola con paredes pintadas e sen humidades». Seu pai loitara por ese soño republicano. O neno Serafín puido abrazalo por vez primeira aos sete anos, cando Alfonso Moure-



FOTO: EDUARDO PÉREZ

lle saíu enfermo do penal. Aos catorce anos, Serafín xa estaba embarcado de cho. «Home ceibe, ti sempre amarás o mar», dixo Baudelaire. Mourelle era da estirpe dos ceibes. Traballa-



«CARAPELAS DE SAL E IODO»
SERAFÍN MOURELLE
*** EDITORIAL CALDEIRON 2017

ba arreo, mais nunca deixou de estudar e aprender. Como patrón de pesca, foi un histórico do Gran Sol. Competían por el os armadores. Liña a calidade e a ollada de vedoiro, de «ver» os fondos mariños. En realidade, un teimoso cartógrafo:

*Gastei aparellos a oito
E ao final atopei os
carreiros do mar...*

Mais a condición de patrón non o separou da xente senón que o fixo máis comprometido.

Foi un dos fundadores do Economato para Mariñeiros, unha verdadeira illa de axuda mutua onde non se permitía a usura. E foi quen de organizar a primeira folga da flota do Gran Sol. A liberdade da radiofonía do mar que abraiou aos poderes «terricolas» do Muro. O oeste de Irlanda foi para el como un segundo país. Unha das súas escritas, máis sentidas foi a que dedicou anos despois a unha moza chamada Bernabé: «Ata sempre, ruliña. Imaxino que todos estivemos máis ou menos namorados de ti».

Xa xubilado, o mellor xeito de encontrar a Serafín Mourelle era ir a unha manifestación por unha causa xusta ou a un recital de poesía. E alí estaba, incansábel, polémico, fraterno. Diciá ao marchar: «Sempre a barlovento!». Que ben capeou o temporal, Serafín Mourelle!

La Voz de Galicia | Miércoles, 13 de mayo del 2020

Titulados náuticos critican que el real decreto no incorpore la figura del alumno en prácticas

REDACCIÓN / LA VOZ

Aunque ha formado parte del grupo de trabajo que elaboró el real decreto sobre titulaciones profesionales del sector pesquero que ayer entró en vigor y ha presentado alegaciones, la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape) espera que, en su momento, tanto la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) como la Organización Marítima Internacional (OMI) revisen y se pronuncien sobre si el texto cumple las normas internacionales, en concreto el convenio STCW-F sobre formación y guardia en la mar.

Aetinape valora «positivamente una parte importante de este decreto», la relativa a las titulaciones regladas. En cuanto a las no regladas (menores) «consideramos que se debieron tener en cuenta nuestras alegaciones, posibilitando el acceso a los programas de formación reglada reconociendo la experiencia profesional, con el objetivo de cumplir con el convenio internacional STCW-F».

Tampoco se ha tenido en cuenta, apunta, una de las demandas más urgentes e históricas de los titulados náuticos: la creación de la figura del alumno en prácticas.

LA VOZ DE GALICIA

Los titulados náuticos exigen que se hagan test del coronavirus a todos los tripulantes antes de embarcar

Aetinape cree una temeridad que se enrolen marineros con una simple comprobación verbal sobre su salud

E. Abuín

La voz 27/03/2020 20:53 h

La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (Aetinape) considera que es una temeridad que en plena alerta sanitaria, el Gobierno esté permitiendo embarcar a los tripulantes con **una simple comprobación verbal sobre la salud del tripulante**.

En las recomendaciones que el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y el Instituto Social de la Marina (ISM) se delega en el patrón o capitán del barco la responsabilidad de que puedan enrolarse tripulantes en el mismo. Y dispone que se tome la temperatura a los marineros y que se consulte si ha estado en contacto con algún afectado por coronavirus o manifiesta algún síntoma.

Aetinape exige, tanto a la Secretaría General de Pesca como al Instituto Social de la Marina, así como a la Dirección General de la Marina Mercante, institución competente en materia de despacho de buques, que los trabajadores del mar sean sometidos a un análisis sanitario a través del test del coronavirus, con todas las garantías, antes de embarcar. A su juicio, resulta increíble que el Estado descargue en el mando del barco una responsabilidad que no le compete a nadie más que a las autoridades sanitarias y permita embarcar a sus ciudadanos para largas campañas de pesca y navegación y en un espacio de trabajo tan reducido y peculiar como un barco, **con una simple comprobación doméstica** sobre la infección que está asolando al mundo.

La misma orden sanitaria dicta una serie de medidas higiénicas dentro del buque, y determina el uso del **Centro Radio Médico de los Servicios Centrales del ISM** como centro de referencia para gestionar las situaciones de enfermedad sobrevenida a bordo, como ocurre en cualquier otra situación médica. «En unas circunstancias como las que estamos viviendo se necesitan protocolos rigurosos de prevención y actuación para toda la sociedad, pero especialmente para personas embarcadas, puesto que su alejamiento, condiciones de habitabilidad y de trabajo las hace mucho más vulnerables en caso de necesitar asistencia médica y traslado a un centro sanitario», apunta la agrupación de titulados náuticos.

A ese problema hay que añadir que en un sector tan globalizado como la pesca y el transporte marítimo, los tripulantes que relevan a otros se encuentran con las lógicas dificultades para embarcar o desembarcar en países terceros y realizar los viajes intercontinentales necesarios para acercarse a los puertos de cualquier parte del mundo donde recalán los buques para operar.

ECONOMÍA & MAR

info@diariodepontevedra.com

Los oficios del mar: de escuelas llenas a la falta de atractivo del trabajo en la pesca

- Las condiciones precarias en algunos barcos y trabas para enrolarse como aprendiz de oficial, los mayores handicaps
- Los ciclos formativos de profesiones marítimo pesqueras impartidos en Galicia rondan los 500 alumnos cada curso

M. NIETO (AGN)

SANTIAGO. Galicia cuenta con cuatro centros de formación en oficios ligados al mar y la pesca que cada año llenan los pupitres de sus aulas de alumnos que aspiran a forjarse un futuro laboral en el sector. Los ciclos que ofertan estas escuelas dependientes de la Xunta tienen, en global, más demanda que oferta. Cada curso se matriculan una media de 500 estudiantes entre los centros de Vigo, Ribeira, Ferrol y el instituto de enseñanza en acuicultura de A Illa de Arousa, frente a los poco más de 300 que accedían a estas enseñanzas hace doce años, según datos de la Consellería do Mar.

«Las escuelas están a tope; hay listas de espera y gente excluida cada año por falta de plazas» en una comunidad que suma más centros de este tipo «que toda Francia», constatan desde la Asociación Española de Titulados Náuticos Pesqueros (Aetinape). La conclusión que podría extraerse es que la formación ligada al trabajo a bordo de un barco tiene tirón en Galicia, aunque no al mismo nivel en las diferentes titulaciones y con excepciones. El atractivo que tiene un empleo en la Marina Mercante, Salvamento Marítimo, Aduanas o Gardacostas contrasta con las mayores reticencias entre los jóvenes a la hora de prepararse para trabajar en algunos segmentos de la flota pesquera.

El presidente de Aetinape, José Manuel Muñiz, lo achaca a dos factores: las «precarias» condiciones en las que se trabaja y se vive a bordo de determinados buques durante campañas que duran meses antes de volver a tierra, y las trabas que encuentran los alumnos una vez que finalizan la etapa académica para sumar los días de navegación necesarios para ejercer. Son, a su juicio, las causas de la falta de relevo en la pesca.

Contra el primero de esos handicaps, receta «humanizar el trabajo en el mar» con condiciones «dignas» de habitabilidad en los

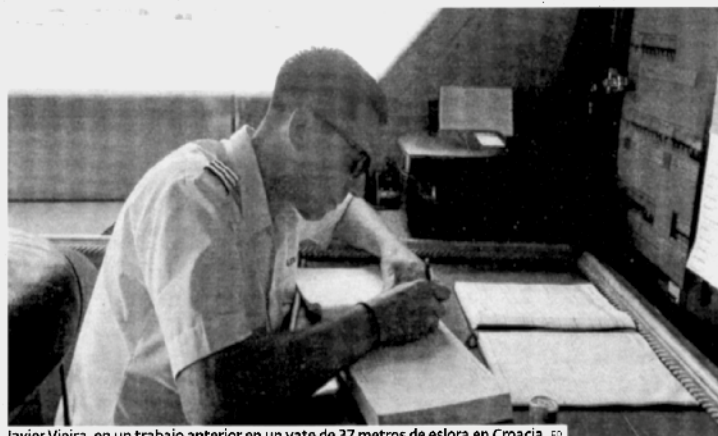
barcos; periodos de descanso «razonables»; contrapartidas salariales por estar todos los días de la semana 24 horas metido en un buque y disponible para trabajar durante varios meses seguidos, o incentivos fiscales para un colectivo que «no usa muchos servicios públicos» y en la jubilación.

Décadas atrás, quienes se enrolaban en buques pesqueros primaban la necesidad de ganar un dinero para sacar adelante la familia a las condiciones del trabajo, pero las nuevas generaciones tienen «otra escala de valores». «No estamos en los años 50, esto es el siglo XXI», zanja Muñiz.

EXPERIENCIA. Otro factor que frena la incorporación de jóvenes al mundo de la pesca son las dificultades que encuentran los alumnos para dar con armadores que les ofrezcan embarque cuando terminan los estudios y necesitan ganar experiencia para ejercer de oficiales encargados de la guardia del barco. Y es que, una vez completan la formación en las aulas y realizan en torno a 400 horas de prácticas en un buque escuela o a través de convenios entre las escuelas y empresas, tienen que realizar los días de navegación que se exigen para conseguir el título profesional y poder mandar un buque.

A los jóvenes les suele costar encontrar armadores dispuestos a darles la oportunidad de aprender el oficio. «Como máximo» les ofrecen contratos laborales de marinero, pero lo que necesitan es coger experiencia en el puente del barco para adquirir las competencias de oficial. Para atajar el problema, los titulados náuticos pesqueros reivindican la creación de la figura del alumno en prácticas. «Hay personas que cuando se ven atrapadas en ese galimatías cortan cabos», señala Muñiz, crítico con la formación no reglada. Ve una «temeridad» que cursos de menor duración den acceso a puestos con la misma responsabilidad, de los que depende la seguridad de la flota.

Javier Vieira Patrón en Gardacostas de Galicia



Javier Vieira, en un trabajo anterior en un yate de 37 metros de eslora en Croacia. EP

«Abandoné la carpintería para ser patrón de altura tras la crisis»

► Este guardés trabaja como guardacostas tras pasar por la náutica deportiva, barcos de pasaje o buques de apoyo a plataformas

Javier Vieira dejó su profesión de carpintero empujado por la crisis económica en 2009 y con 32 años empezó a formarse como patrón de barco. Miró al mar no por vocación o por vinculación familiar, sino porque vio en él «una salida» laboral. Se sacó el título de patrón de litoral en Vigo y, antes ya de terminar, durante las vacaciones de verano entre el primer y segundo curso, tuvo trabajo. Pero decidió ir más allá y se formó como patrón de altura.

Oportunidades laborales no

le faltaron. Primero en náutica deportiva en el Mediterráneo, después en un barco de pasaje en Bueu, a continuación en un buque de apoyo a plataformas en Tarragona y ahora en Gardacostas, un empleo que le permite «dormir en casa todos los días» tras haber pasado largas temporadas fuera en anteriores trabajos. «Si quieres hacer currículum no te queda otra», señala.

Esta guardés constata que hay necesidad de mano de obra en profesiones ligadas al mar, sobre todo en la pesca, a la que solo recurriría como último recurso. Su primera experiencia laboral, con apenas 16 años, fue como marinero, pero le dejó un mal recuerdo. «Fue lo que me llevó a estudiar carpintería», cuenta. Sueldos inestables y bajos a cambio de un trabajo «complicado» lo llevaron a cerrar esa puerta.

Desde su puesto en el buque escuela y de inspección de Gardacostas en Vigo escucha a diario las prioridades laborales de los alumnos de la náutica pesquera: salvamento marítimo, aduanas, yates o guardacostas. «Salvo cuatro que son hijos de marineros o armadores y si se quieren dedicar a la pesca, el resto busca algo menos esclavo», señala Javier, quien remarca que «las generaciones de ahora no son las de antes, que sacrificaban mucho por dinero».

En base a su experiencia, anima a los jóvenes a decantarse por titulaciones «azules» como salida profesional y lanza un consejo: mejor formarse en máquinas que en puente porque te permite trabajar también en tierra. «Mucha gente no quiere estar fuera de casa», dice, recordando a compañeros suyos de estudios que acabaron en otros sectores.



CARMELA QUEIRO

Tamba, el bar de Aguiño hecho museo

En el establecimiento se exhiben maquetas de barcos, aparejos y artes de pesca

M.X.B.-Ribeira, La voz de Galicia-01/07/2020

Es un bar, pero además de tomar algo, los clientes del Tamba de Aguiño tienen ocasión de adentrarse en la cultura marinera de la que bebe esta localidad ribeirense. En las paredes, sobre las mesas e incluso en el exterior del local hay diversos elementos que permiten conocer de cerca el trabajo de los pescadores y mariscadores locales.

Fue Francisco Gude Torres, el hermano de la propietaria del negocio, María José, el que tuvo la idea de aprovechar el período de inactividad del confinamiento para redecorar el establecimiento. El Tamba abrió sus puertas en 1982 y, desde entonces, exhibe una interesante colección de fotografías antiguas que rememoran la época en la que el mar llegaba hasta el Illa de Monteagudo, un bar del puerto, o en la playa de A Catía funcionaba la antigua salazonera.

Las instantáneas siempre llamaron la atención de los clientes, por eso Francisco Gude pensó que era buena ofrecer otros contenidos similares. Él y su hermana dedicaron la cuarentena a restaurar útiles de pesca y aparejos que en el pasado pertenecieron a su padre. Cotelos para la captura del pulpo, poteras, liñones, estroncas y rastros son algunos de los elementos que adornan el Tamba.

Incluso hay algún arte de pesca que se encuentra en peligro de extinción, como la caja con un espejo que se sumergía en el mar para ver las centollas y capturarlas después con una especie de guadaña. Un insiño, un mango con largos dientes empleado en el pasado para arrastrar el sargazo, o una maquinilla, pieza utilizada en el arrastre, son otros de los tesoros que esconde este local.

Aportaciones

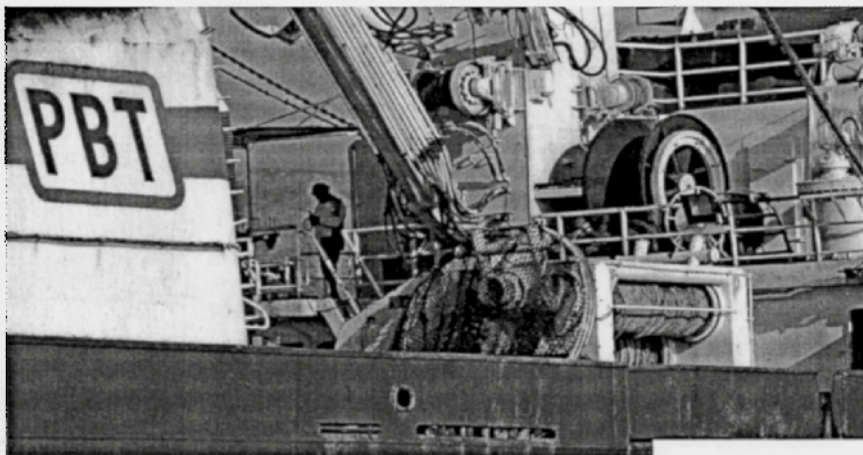
Viendo la imagen marinera que estaba adquiriendo el Tamba, incluso hubo quien se animó a hacer aportaciones. Juan Queiruga colocó cuatro maquetas, una del Santa Isabel de un metro de longitud, dos de barcos del palangre y otra del faro de Corrubedo, que pueden ser admiradas e incluso adquiridas. Y Miguel Abralde también contribuyó a la exposición con una dorna.

La idea de los promotores de la iniciativa es que la muestra vaya a más: «En breve colocaremos un par de veleiros e se alguén ten algunha peza e quere engadila a esta exposición, benvida será», explicó Gude.

MARÍTIMA • Domingo, 5 de julio del 2020 • La Voz de Galicia

El desánimo cunde entre algunos marineros que llevan más de 7 meses embarcados

Los armadores piden la implicación del Gobierno para poder relevar a unos 300 marineros que todavía no han podido ser reemplazados



SIMÓN BALVÍS

Cuando el Gobierno confinó a la población española en sus hogares, había quien ya cumplía su particular reclusión en el barco. La recomendación del Ejecutivo fue que alargasen al máximo posible las mareas para ayudar a contener la propagación del coronavirus. Esa prolongación ha provocado que alguno de los 300 marineros que están a la espera de ser relevados de sus buques de pesca lleve más de 7 meses embarcado, sin pisar tierra firme. Y lo que es peor: sin perspectivas de un inmediato relevo, con lo que los ánimos ya flaquean.

Los armadores, con el apoyo del comité de crisis, la colaboración de la Secretaría General de Pesca y la de algunas Embajadas de España en terceros países, están trabajando para facilitar el reemplazo de esos más de 300 tripulantes españoles que permanecen a bordo de sus pesqueros, en alta mar, desde el inicio del estado de alarma. Se trata, sobre todo, de unidades de las flotas atunera congeladora, marisquera y de palangre de superficie. Algunos esfuerzos han tenido éxito, como el caso del puerto de Victoria, en Seychelles; en Mauritania, donde se han renovado las tripulaciones del fresco; en Senegal y Costa de Marfil. Pero siguen pendientes reemplazos de tripulaciones de buques en Azores, Namibia, Angola, Perú, Papeete, Sudáfrica, Uruguay, Madagascar o Isla Mauricio.

Los armadores solicitan un esfuerzo adicional al Gobierno español y a las embajadas y consulados de los países afectados para la gestión de vuelos y permisos que agilicen los relevos pendientes, siendo conscientes de que dependen de los terceros países.

ECONOMÍA

economía

Galicia reduce flota pesquera y es la más obsoleta en España

a. estévez. vigo



La edad media de los pesqueros gallegos es de 35 años, más que la media estatal y europea.

22/JUL/20 Atlántico Diario

Perdió casi 900 barcos en la última década y la edad media se sitúa en 35 años, entre las tres más altas de Europa. La patronal Cepesca ve situación de riesgo en algunos buques

Galicia perdió en la última década 868 barcos pesqueros. A cierre de 2019 tenía 4.357 barcos operativos, el 50% de la flota en España, y en 2008 más de 5.200, lo que supone una reducción de un 16,6%. Este adelgazamiento se debe, en gran medida, a los recortes de las cuotas pesqueras de los últimos años para España y también a la falta de relevo generacional, una situación que se ahora se complica más por la crisis económica derivada del coronavirus.

El censo que maneja el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación refleja otro dato preocupante y es que la comunidad gallega tiene una de las flotas más obsoletas de España, 35 años de media, igual que Murcia y sólo superada por Baleares cuya antigüedad se sitúa en 36. La edad media estatal es de 33 años y la europea es de 32, así que la de Galicia supera a ambas. A nivel comunitario, los pesqueros gallegos son los terceros más envejecidos, igualados con Portugal y por detrás de Croacia.

La Confederación Española de la Pesca (Cepesca) advierte que la demanda europea de pesqueros "será bastante débil en los próximos años". Así lo indicó ayer el secretario general, Javier Garat, que participó en una jornada virtual organizada por la feria viguesa del naval Navalía. "En algún momento habrá que renovarla, sobre todo la flota de bajura, o tendremos barcos muy antiguos en situación de riesgo y con una habitabilidad que no se corresponde a estos tiempos. Habrá que afrontarlo, el problema es cómo", apuntó Garat, que puso como ejemplo el proyecto de Nueva Pescanova con nuevos barcos que está construyendo en Vigo.

Garat también se refirió al "pánico" que hay en el sector por la pandemia ante "la hecatombe económica y social" que se avecina. La patronal mostró su preocupación por el momento en el que finalicen los ERTES que, a su juicio, "llevará a mucha gente al paro" y una caída del consumo. Cepesca también se refirió a la falta de relevo de las tripulaciones en terceros países por el cierre de fronteras, que afecta a unos 300 marineros en el mundo.

JEFATURA DEL ESTADO

- REACTIVACIÓN DEL EMPLEO Y PROTECCIÓN DEL TRABAJO
 - * BOE 178, de 27-06-20
- DEROGACIÓN DESPIDO OBJETIVO-ESTATUTO DE LOS TRABAJADORES
 - * BOE 194, de 16-07-20

MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA, Y ALIMENTACIÓN

- DESCARTES
 - * BOE 83, de 26-03-20
- ACTIVIDAD PESQUERA DE LAS FLOTAS-TRASMISIÓN CUOTAS
 - * BOE 92, de 02-04-20
- MODIF. RD 36/2014-TÍTULOS PROFESIONALES SECTOR PESQUERO
 - * BOE 132, de 11-05-20
- BUQUES CENSO NEAFC
 - * BOE 140, de 18-05-20
- PLAN DE GESTIÓN-MEDITERRÁNEO
 - * BOE 142, de 20-05-20
 - * BOE 174, de 23-06-20-Paradas temporales
 - * BOE 279, de 22-10-20
- PLAN DE RECUPERACIÓN ATÚN ROJO
 - * BOE 148, de 25-05-20

MINISTERIO ASUNTOS EXTERIORES, UNIÓN EUROPEA Y COOPER.

- GESTIÓN AGUA DE LASTRE
 - * BOE 262, de 03-10-20

MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y FORMACIÓN PROFESIONAL

- ACTUA. CUALIFICACIONES PROFESIONALES MARÍTIMO-PESQUERA
 - * BOE 273, de 15-10-20

MINISTERIO INCLUSIÓN SOCIAL, SEGURIDAD SOCIAL Y MIGRACIONES

- CONVENIO ISM-GENERALITAT VALENCIA-RECONOCIMIENTOS MÉDICOS
 - * BOE 65, de 13-03-20
- ISM-ACTUALIZACIÓN CERTIFICADOS
 - * BOE 74, de 19-03-20
 - * BOE 113, de 23-04-20
 - * BOE 258, de 29-09-20
- CONVENIO ISM-S.SOCIAL Y MUTUAS INCAPACIDADES LABORALES
 - *BOE 181, de 01-07-20

MINISTERIO DE HACIENDA

- CONVENIO SERVICIO VIGILANCIA ADUANERA Y SASEMAR
 - * BOE 198, de 21-07-20

MINISTERIO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y FUNCIÓN PÚBLICA

- ESTRUCTURA M. AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN
 - * BOE 57, de 06-03-20
- OFERTA PÚBLICA DE EMPLEO 2020
 - * BOE 286, de 29-10-20

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA, RELACIONES CON LAS CORTES Y MEMORIA DEMOCRÁTICA

- REGLAMENTO DE EXTRACCIONES MARÍTIMAS
 - * BOE 51, de 28-02-20
- MEJORAS DE CONDICIONES DE TRABAJO EN SECTOR PESQUERO
 - * BOE 182, de 02-07-20
- CONVENIO M. INTERIOR E ISM
 - * BOE 198, de 21-07-20

MINISTERIO DE TRABAJO Y ECONOMÍA SOCIAL

- CATÁLOGO DE OCUPACIONES DE DIFÍCIL COBERTURA
 - *BOE 66, de 14-03-20
 - *BOE 217, de 12-08-20
 - *BOE 286, de 29-10-20

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

- CADUCIDAD DE TARJETAS Y TÍTULOS-COVID 19
 - * BOE 76, de 20-03-20
- ORDENANZA PORTUARIA SOBRE RUIDOS EN CUBIERTA DE BUQUES EN LOS PUERTOS.
 - * BOE 107, de 17-04-20
- ACREDITACIÓN TRIPULANTES-LIBRE CIRCULACIÓN-COVID 19
 - * BOE 119, de 29-04-20
- PRUEBAS DE IDONEIDAD
 - * BOE 148, de 25-05-20
- NAVEGACIÓN MARÍTIMA –ESTADO ALARMA-COVID 19
 - * BOE 141, de 19-05-20
- MEDIDAS RESTRICTIVAS BUQUES DE PASAJE
 - * BOE 178, de 27-06-20
- SUBVENCIÓN ANAVE-EMBARQUE ALUMNOS EN PRÁCTICAS
 - * BOE 277, de 20-10-20

- *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.

También es muy importante que solicites registro en la web de Aetinape para estar informado con mayor celeridad de las novedades que puedan producirse.

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

aetinape@aetinape.com



AETINAPE

Avenida Oza, 14 - 2º Dcha.

15006 - A CORUÑA

Tels.: 981 29 96 14 - 981 29 95 77

www.aetinape.com

aetinape@aetinape.com