AETINAPE

SEPTIEMBRE 2022

BOLETÍN DIGITAL

40 años a bordo AETINAPE

NORTE/ Al pie del precipicio

—
Las carreras profesionales no se limitan a los años de aprendizaje en una escuela o facultad. Realmente nacen en la cuna, en la familia. Crecen con la experiencia, el juego, la relación con el entorno, las amistades… la persona va creando espectativas y convierte su aventura personal en una preparación para la vida adulta ayudada por el sistema educativo y el entorno mediático, cultural y profesional.
—
Pero cuando alguna de esas patas falla, la aventura se puede convertir en pesadilla. Eso ocurre cuando el alumnado que se forma en ámbitos como el marítimo-pesquero entra en sus institutos o escuelas, recibe el saludable empuje científico técnico de su profesorado, supera con éxito los años de estudio y su evolución se frena en seco.
—
Ya tiene la titulación académica. Pero para obtener la habilitación profesional, para mandar un buque o manejar una máquina —lo que permita cada titulación— se necesita un período de prácticas cuyo desarrollo no está regulado.
—
Debido a esto, las prácticas suponen en realidad estrangular el proyecto de vida profesional de muchas personas que llegan a las escuelas con la energía y los sueños puestos en gobernar un barco.
—
Este relato tiene mucha relación con una leyenda urbana que circula por los mentideros del sector marítimo-pesquero: la llamada falta de relevo generacional. Claro que falta relevo generacional en los profesionales, pero también falta entre muchos armadores, que siguen pegados a la idea de que la pesca sólo existe si el Estado les subvenciona. Y exclusivamente a ellos, no al resto de la gente.
—
Pero más allá de las conveniencias de cuatro cazarrecompensas, la verdad es que no hay relevo generacional. La principal causa es, sin duda, la económica. El trabajo a bordo debe estar motivado por un proceso de avances en lo económico y social que provoque una mayor compatibilidad laboral y familiar, lo que supone impulsar sin paliativos la humanización del trabajo a bordo, con un proceso integral que incluya una habitabilidad acorde con los tiempos.
—
El estilo de vida, los sacrificios familiares, etc… todo eso hay que compensarlo con buenas condiciones, que los empresarios tienen la obligación de crear aumentando el valor de sus empresas y estableciendo las condiciones de mercado, equilibrio y reparto de beneficios necesario para que la profesión marítimo pesquera sea deseada y apreciada por la gente joven.
—
Y sobre todas esas razones, llegamos al cuello de botella de las prácticas. Muchas escuelas, muchos profesionales cada año que se quedan ahí, al pie del precipicio laboral, dispuestos a caminar por una cuerda floja invisible o a caerse definitivamente de la carrera marítima que soñaron.
—
Y ya por último, una pregunta para reflexionar. ¿Por qué los alumnos de marina mercante tienen regulada la figura del alumno en prácticas y los de pesca no?
—
Aetinape

AETINAPE

AETINAPE

SEPTIEMBRE 2022

Contenido

- **2 Norte**
- **4 Entrevista a Nuria Sanjuás, Premio Extraordinario de Fin de Grado de Galicia**
- **6 La DGMM estrangula el acceso del título académico al profesional**
- **7 Así cambiaron las condiciones asociadas a cada titulación . Cuadros comparativos**
- **16 Condiciones que requiere la nueva Ley para actualizar los títulos de leyes anteriores**
- **19 Aspectos destacados de la comparativa entre el nuevo Real Decreto y el anterior**
- **22 Links a los cursos que ofrece cada escuela**
- **23 La Guardia Civil tendrá un buque oceánico de 35 millones de euros**
- 24 **La DGMM comienza a expedir el nuevo Documento de Identidad del Marino**
- **25 La ONU emplaza a las armadoras a asumir todo el coste de comida e internet a bordo**
- **27 El Supremo avala que los hombres cobren el complemento de maternidad en la pensión con carácter retroactivo**
- **28 El alumnado de FP cotizará a la Seguridad Social cuando realice sus prácticas**
- **29 Facilitarán el voto emigrante, pero no al personal embarcado**
- **31 Salvamento Marítimo difunde los nuevos canales VHF de las estaciones costeras**
- 34 **Seguridad marítima.** José Ignacio Espel
- 35 **La urgencia de un convenio.** José Manuel Costas
- 37 **Ciudades, puertos y barcos.** Isidro J. Pérez de Aragón
- 39 **Con mala mar hay que valorar lo poco previsible como probable.** Antonio Iglesias
- 41 **Necesidades básicas y de seguridad.** Iago Torres
- 42 **Cuarenta años no son nada.** Antón Luaces
- **44 Guía completa de Faros de Andalucía**

Nuria Sanjuás Villar

“Muy pocas mujeres eligen esta profesión, sobre todo si quieren formar una familia”

—

Nuria Sanjuás fue premio extraordinario de Fin de Grado de Galicia tras cursar un ciclo Marítimo-Pesquero en Vigo. Nos cuenta sus impresiones sobre algunos aspectos relacionados con su experiencia en esta profesión tan masculinizada.

AETINAPE

—

¿Qué titulación náutico-pesquera has obtenido?
La titulación que he obtenido tras cursar el ciclo superior en organización del mantenimiento de maquinaria de buques y embarcaciones es mecánica mayor naval que me permite despachar buques pesqueros de potencia inferior a 750kw como jefa de máquinas, no superior a 3000kw como primer oficial de máquinas y oficial de máquinas en cualquier buque pesquero. En relación con la titulación de barcos mercantes, tengo la tarjeta profesional de patrón portuario con el que puedo transportar un máximo de 150 pasajeros mientras no me aleje más de 3 millas de la costa.

—

Tus resultados te han valido el Premio Extraordinario de Fin de Grado de la Xunta de Galicia. ¿Te esperabas algo así? ¿Cómo te sentiste al enterarte?
La verdad es que no me lo esperaba, ni siquiera tenia conocimiento de dicho premio. Gracias a mis tutores que me informaron de todo y animaron a que me presentase. Un gran honor por recibir este reconocimiento y muy agradecida tanto al equipo docente como al instituto pues sin ellos no sería posible dicho premio.

—

Ya hablando de los cursos que te han servido para titularte, ¿Cómo los ves en relación al trabajo que posteriormente podrás realizar en un barco? ¿Has acabado satisfecha de los conocimientos adquiridos?
Cuando obtienes la titulación académica y con ello los conocimientos teóricos no estás preparado para trabajar pues la experiencia que se adquiere a bordo tras la práctica diaria es fundamental para posteriormente poder desempeñar este oficio.
Los conocimientos teóricos fueron satisfactorios pero los prácticos bastante deficientes pues por motivos de la pandemia no pudimos realizar parte de las prácticas que nos correspondían ni visitas a buques que teníamos programadas.

—

¿Qué es lo mejor y lo peor de lo que has vivido en el Instituto NP del Atlántico?
Lo peor ha sido la interrupción de las clases presenciales por motivo de la pandemia y no poder realizar las prácticas que teníamos programadas durante el curso, como ya he dicho anteriormente.
Lo mejor la implicación de algunos docentes en impartir clases de apoyo y fuera de su horario de trabajo para el alumnado que lo necesitaba.

—

Se suele escuchar que las nuevas generaciones no están muy interesadas en embarcarse. ¿Por qué crees que ocurre? ¿Qué opinión percibes en tus compañeros?
La mayoría de mis compañeros que se han ido embarcados pertenecen a familias de marineros por lo que ya conocen esa vida desde pequeños y saben los sacrificios que conllevan. Si es verdad que muchos de los alumnos que cursan para obtener esta titulación es para trabajar en talleres en tierra pues aunque el sueldo sea menor la calidad de vida no es equiparable.

—

Durante tu carrera náutico-pesquera, o ahora trabajando a bordo, ¿Has percibido algo ante lo que hayas pensado: "si fuese un tío no me pasaba"?
La presencia femenina en buques pesqueros es mínima pues muy pocas mujeres se deciden a estudiar esta profesión supongo que por los largos periodos fuera de casa sobre todo si quieres formar una familia. No sucede lo mismo en barcos mercantes donde las condiciones a bordo no son tan duras y los barcos están mejor adaptados a las necesidades de los tripulantes.
Recientemente envié un CV para trabajar en un taller en tierra pues me exigen unos meses para poder obtener mi tarjeta profesional de la mercante y la respuesta fue que no podían contratar a una mujer porque el taller no estaba adaptado para ellas.

—

"Los conocimientos teóricos fueron satisfactorios, pero los prácticos bastante deficientes, sobre todo a causa de la pandemia"

La DGMM estrangula el acceso del título académico al profesional sustituyendo “buque civil” por “buque mercante”

—
La obligación de que los nuevos titulados náutico-pesqueros realicen gran parte de sus periodos de embarco en buques mercantes supone un inexplicable contratiempo en el proceso formativo de estos profesionales, cuya titulación académica no sirve para nada sin el complemento de las prácticas.
—
El nuevo Real Decreto269/2022, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, por el que se regulan los títulos profesionales y de competencia de la Marina Mercante, del 12 de abril, limita utilizar los barcos de pesca para realizar prácticas profesionales. La escasísima flota mercante española no puede asumir esa carga. Además, la situación se agrava con un convenio que anualmente la DGMM firma con la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) para realizar prácticas, si bien las reservan únicamente para el alumnado de las Escuelas de la Marina Civil.
—
Los centros de formación náutico-pesquera se quedan nuevamente en el limbo, ya que esta decisión impide a su alumnado obtener la necesaria titulación profesional para ejercer su trabajo a bordo de buques mercantes.

Se sospecha que es una nueva fórmula de las autoridades para abrir la puerta a la contratación de profesionales extranjeros, con la disculpa de que no hay el suficiente número de técnicos españoles. En cualquier caso, la situación revela que el personal técnico que diseña esta normativa está absolutamente desconectado de la realidad.
—
Una circunstancia que se suma a la constante publicación de los catálogos de puestos de difícil cobertura, que se difunden a nivel internacional para conseguir mano de obra en otros países.
Es un asunto en el que AETINAPE ha estado insistiendo constantemente, sin que los responsables públicos de la Dirección General de la Marina Mercante hiciesen caso, dejando ir la situación hasta el boicot actual a los titulados marítimo-pesqueros, con titulaciones polivalentes y perfiles profesionales tanto aptos para buques pesqueros como para buques mercantes.
—
Desde el año 2018 se han sucedido varios proyectos a los que hemos presentado las alegaciones oportunas en los plazos previstos, las cuales no han sido aceptadas a pesar que desde la DGMM habían apuntado que harían lo posible para que la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) aceptara incluir el concepto “buque civil” en lugar de “buque mercante” para referirse a los periodos de embarco para la realización de los días de mar, tal y como figuraba en la normativa anterior.
—
Anteriormente, el alumnado podía realizar sus días de mar obligatorios en buques civiles (cualquier buques no afecto al servicio de la Defensa Nacional) pero ahora les exigen que una gran parte se hagan en buques mercantes, si bien los programas formativos de estos titulados los habilitan para ocupar puestos en ambos tipos de flotas, ya que las máquinas y la navegación en ambos tipos de naves son idénticos, diferenciándose únicamente en el tipo de trabajo que se realiza a bordo.

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Real Decreto 269/2022, de 12 de abril, por el que se regulan los títulos profesionales y de competencia de la Marina Mercante

https://www.boe.es/boe/dias/2022/04/13/pdfs/BOE-A-2022-6047.pdf

AETINAPE

Así cambiaron las condiciones asociadas a cada titulación

—

Publicamos estos cuadros comparativos entre cómo estaban las atribuciones profesionales correspondientes a cada una de las titulaciones marítimo-pesqueras, con una valoración adecuada.

Capitán de la Marina Mercante

	Anterior	RD 269/2022	VALORACIÓN
Oficial	Buques mercantes sin limitaciones	Buques mercantes sin limitaciones	Igual
Primer oficial	Buques mercantes sin limitaciones	Buques mercantes sin limitaciones	Igual
Capitán	Buques mercantes sin limitaciones. Período embarque 36 meses o 24 meses, si 12 como capitán o 1er. oficial	Buques mercantes sin limitaciones / Período embarque 36 meses en buques mercantes => 500 GT o 24 meses, si 12 como capitán o 1er. oficial => 500 GT	Peor

Así cambiaron las condiciones asociadas a cada titulación

Piloto de primera

	Anterior	RD 269/2022	VALORACIÓN
Oficial	Buques mercantes sin limitaciones	Buques civiles sin limitaciones	Igual
Primer oficial	Buques mercantes sin limitaciones	Buques civiles sin limitaciones / Título académico para título profesional de capitán + embarque 12 meses como oficial mercantes =>500 GT + prueba de idoneidad.	Peor
Capitán	En =< 3.000 GT en buques mercantes / Embarque 36 meses o 24 meses si 12 como capitán o 1er. oficial En =< 500 GT en buques mercantes. Navegaciones próximas a la costa	Buques civiles =< 3.000 GT / Período 36 meses como oficial mercantes => 500 GT / O 24 meses, si 12 como 1er oficial mercantes => 500 GT	Peor

Piloto de segunda

	Anterior	RD 269/2022	VALORACIÓN
Oficial	Buques mercantes sin limitaciones	Buques civiles sin limitaciones	Igual
Primer oficial	En =< 3.000 GT en buques mercantes	Igual o menor a 3.000 GT en buques civiles	Igual
Capitán	En =< 500 GT en buques mercantes Navegaciones próximas a la costa / Embarque 12 meses como oficial	En =< 500 GT en buques civiles. Navegaciones próximas a la costa / Embarque 12 meses como oficial en mercantes => 100 GT o eslora => 24 m	Igual

Así cambiaron las condiciones asociadas a cada titulación

Patrón de altura

	Anterior	RD 269/2022	VALORACIÓN
Oficial	En =< 1.600 GT en buques mercantes, si ha realizado prácticas como marinero	En =< 3.000 GT en buques civiles	Mejor
	En =< 3.000 GT en buques mercantes, si ha realizado prácticas como alumno	Sin limitaciones en buques civiles / Embarque 24 meses en buques mercantes => 500 GT	Peor
	Sin limitaciones en mercantes, embarque 24 meses en buques de entre 100 y 1.600 GT		
Primer oficial	En =< 1.600 GT en buques mercantes, si ha realizado prácticas como marinero	En =< 3.000 GT en buques civiles / Embarque 12 meses en buques mercantes => 500 GT	Mejor
	En =< 3.000 GT en buques mercantes, si ha realizado prácticas como alumno	En =<500 GT y =<350 pasajeros-Próximas costa (C) / Embarque 12 meses en buques civiles =>100 GT o E=> 24 m	Mejor
Patrón	En =< 500 GT o en =< 350 pasajeros próximas costa (M) / Embarque 12 meses como oficial	En =< 500 GT y =< 350 pasajeros-Próximas costa (C) / Embarque 12 meses oficial en buques civiles =>100 GT o E=> 24 m	Igual
	En =< 1.600 GT en buques mercantes, embarque 36 meses. 24 si 12 como capitán o 1° oficial	En =< 1.600 GT en buques civiles / Embarque 36 meses como oficial buque => 500 GT, al menos 24 oficial mercantes => 500 GT y 12 => 150 GT. Solo 24 meses, si 12 como capitán o 1º oficial y 12 como oficial mercantes => 500 GT	Peor

• Superación de un curso en un centro de formación autorizado | C Buque civil | M Buque mercante

Así cambiaron las condiciones asociadas a cada titulación

Patrón de Litoral

	Anterior	RD 269/2022	VALORACIÓN
Oficial	En =< 1.600 GT en buques mercantes	En =< 1.600 GT en buques civiles	Igual
Primer oficial	En =< 200 GT - =< 250 pasajeros -30 millas costa (M) / Embarque: 12 meses como oficial	En =< 200 GT y =< 250 pasajeros y próximas costa (C) / Embarque: 12 meses en mercantes como oficial => 50 GT	Peor
	En =< 500 GT - Navegaciones próximas a la costa (M) / Embarque: 36 meses. 24 meses si 12 como patrón o 1º oficial	En =< 500 GT Navegaciones próximas a la costa (C) / 36 meses oficial en mercantes => 100 GT o E=> 24 m. Solo 24 meses, si 12 como capitán o primer oficial en mercantes => 100 GT o E=> 24 m	Peor
Patrón	En =< 200 GT - =< 250 pasajeros - 30 millas costa (M) / Embarque: 12 meses	En =< 200 GT y =<2 50 pasajeros y próximas costa (C) / Embarque: 12 meses en mercantes como oficial => 50 GT	Peor
	En =< 500 GT- Navegaciones próximas a la costa (M) / Embarque: 36 meses. 24 meses si 12 como patrón o 1º Oficial	En =< 500 GT Navegaciones próximas a la costa (C) / 36 meses oficial en mercantes => 100 GT o E=> 24 m. Solo 24 meses, si 12 como capitán o primer oficial en mercantes => 100 GT o E=> 24 m	Peor

• Superación de un curso en un centro de formación autorizado | C Buque civil | M Buque mercante

Así cambiaron las condiciones asociadas a cada titulación

Jefe de Máquinas			
	Anterior	RD 269/2022	Valoración
Oficial de Máquinas	Buques mercantes sin limitación de potencia	Buques civiles sin limitación de potencia	Igual
Primer Oficial de Máquinas	Buques mercantes sin limitación de potencia	Buques civiles sin limitación de potencia	Igual
Jefe de Máquinas	Buques mercantes sin limitación de potencia	Buques civiles sin limitación de potencia	Igual

• Superación de un curso en un centro de formación autorizado | C Buque civil | M Buque mercante

Así cambiaron las condiciones asociadas a cada titulación

Oficial de Máquinas de Primera

	Anterior	RD 269/2022	Valoración
Oficial de Máquinas	Buques mercantes sin limitación de potencia	Buques civiles sin limitación de potencia	Igual
Primer Oficial de Máquinas	Buques mercantes sin limitación de potencia	En =< 3.000 KW en buques civiles / Oficial 12 meses mercantes de potencia => 750 KW	Peor
		Buques civiles sin limitación de potencia / Oficial 12 meses mercantes de potencia => 750 KW. Título académico Jefe y prueba idoneidad	Peor
		En =< 12.000 KW / Curso para ejercer como Jefe =<12.000 KW + 12 meses como oficial buque mercantes => 3.000 KW	Mejor
Jefe de Máquinas	En =< 3.000 KW en buques mercantes / Embarque 24 meses como oficial de máquinas	En =< 3.000 KW en buques civiles / Oficial 12 meses mercantes de potencia => 750 KW	Igual
		En =< 12.000 KW / Curso para ejercer como Jefe =<12.000 KW + 12 meses como oficial buque mercantes => 3.000 KW	Mejor

• Superación de un curso en un centro de formación autorizado | C Buque civil | M Buque mercante

Así cambiaron las condiciones asociadas a cada titulación

Oficial de Máquinas de Segunda

	Anterior	RD 269/2022	Valoración
Oficial de Máquinas	Buques mercantes sin limitaciones	Buques civiles sin limitaciones	Igual
Primer Oficial de Máquinas	En =< 3.000 KW en buques mercantes / Embarque 12 meses como oficial de máquinas	En buques civiles =< 750 KW	Nueva
		En buques civiles =< 3.000 KW / Si embarque 12 meses como alumno, o 3 meses como oficial en buques => 750 KW después tarjeta profesional oficial de máquinas de 2ª clase	Igual
Jefe de Máquinas	En =< 750 KW en buques mercantes	En buques civiles =< 750 KW	Igual

• **Superación de un curso en un centro de formación autorizado | C Buque civil | M Buque mercante**

Así cambiaron las condiciones asociadas a cada titulación

Mecánico Mayor Naval

	Anterior	RD 269/2022	Valoración
Oficial de Máquinas	En =< 3.000 KW (M)	En =<3.000 KW (C)	Igual
	En > 3.000 KW (M) / Embarque 12 meses como oficial de máquinas en buques entre 500 KW y 3.000 KW	Sin límites (C) / Embarque 24 meses como oficial o 1º oficial, al menos 12 meses en buques mercantes => 750 KW, pudiendo resto en civiles => 750 KW	Peor
Primer Oficial de Máquinas	En =< 3.000 KW en buques mercantes / Embarque 12 meses como oficial de máquinas	< 750 KW(C)	Nueva
		En =< 3.000 KW (C) / Embarque 12 meses como oficial, al menos 6 meses en buques en mercantes => 750 KW, pudiendo el resto en buques civiles de potencia = > 750 KW	Peor
	En =< 6.000 KW (M) ● / Superación curso en centro de formación autorizado	En =<6.000 KW (C) ● / Embarque 24 meses como oficial o 1º oficial en buques mercantes de potencia =>750 KW. / Embarque 12 meses como 1º oficial buques mercantes => 750 KW, después del curso	Peor
Jefe de Máquinas	En <750 KW (M)	< 750 KW (C)	Igual
	En =<3.000 GT (M) / Embarque 24 meses como oficial buques entre 500 KW y 3.000 KW, al menos 12 meses como 1º oficial	En =< 3.000 KW (C) / Embarque 24 meses como oficial o 1er. oficial buques mercantes de potencia => 750 KW	Peor
	En =< 6.000 KW (M) ● / Embarque 36 meses como oficial buques entre 500 KW y 3.000 KW, al menos 12 meses como 1º oficial	En =< 6.000 KW (C) ● / Condiciones Iguales que el 1er. oficial hasta 6.000 KW + 12 meses en mercantes => 3.000 KW	Peor

● Superación de un curso en un centro de formación autorizado | C Buque civil | M Buque mercante

Así cambiaron las condiciones asociadas a cada titulación

Mecánico Naval

	Anterior	RD 269/2022	Valoración
Oficial de Máquinas	En =< 3.000 KW (M)	En =< 3.000 KW (M)	Igual
	En =< 6.000 KW (M) ● / Superación curso centro de formación autorizado	En =< 6.000 KW (C) / Embarque 24 meses, al menos 12 en buques mercantes => 750 KW, pudiendo el resto en buques civiles => 750 KW	Mejor
Primer Oficial de Máquinas	En =<3.000 KW (M) / Embarque 12 meses como oficial de máquinas	En =< 750 KW (C)	Nueva
		En =< 3.000 KW (M). Embarque 12 meses como oficial, al menos 6 como oficial en buques mercantes potencia => 750 KW, pudiendo el resto en buques civiles => 750 KW	Peor
Jefe de Máquinas	En =<1.400 KW (M) / Embarque 24 meses, al menos 12 meses como 1º oficial de máquinas	En =< 750 KW (C)	Nueva
		En =< 1.400 KW (C). Embarque 36 meses como oficial desde la atribución de 1º oficial, al menos 24 en mercantes => 750 KW, pudiendo resto en buques civiles => 750 KW	Peor

● Superación de un curso en un centro de formación autorizado | C Buque civil | M Buque mercante

Condiciones que requiere la nueva Ley para actualizar los títulos de leyes anteriores

—

Estos cuadros recogen las equivalencias entre las distintas titulaciones y sus condiciones para adaptarse a la ley actualmente vigente

	Requisitos	
Patrón Mayor de Cabotaje Ley 14/1970	Haber navegado un período mínimo de 24 meses, ejerciendo como patrón o primer oficial en buques civiles de arqueo mayor de 100 GT, con posterioridad a la obtención del título de Patrón Mayor de Cabotaje.	**Patrón de Altura** RD 973/2009
Patrón Mayor de Cabotaje Ley 14/1970	• Haber superado un curso complementario • Certificado de formación básica de seguridad • Certificado de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate no rápidos • Certificado avanzado de técnicas de lucha contra incendios • Certificado de formación sanitaria específica avanzada • Certificado de Operador General de SMSSM • Haber realizado un período de embarque, posterior a la obtención del título de Patrón Mayor de Cabotaje, de 24 meses ejerciendo como patrón u oficial de puente o cubierta, al menos 12 de ellos en buques mercantes de arqueo igual o mayor de 500 GT, y el resto en buques civiles de arqueo igual o mayor de 150 GT	**Patrón de Altura** RD 269/2022

Condiciones que requiere la nueva Ley para actualizar los títulos de leyes anteriores

	Requisitos	
Patrón de Cabotaje Ley 14/1970	Haber navegado un período mínimo de 24 meses, ejerciendo como patrón o primer oficial en buques civiles de arqueo mayor de 100 GT, con posterioridad a la obtención del título de Patrón de Cabotaje.	**Patrón de Litoral** RD 973/2009
Patrón de Cabotaje Ley 14/1970	• Haber superado un curso complementario • Certificado de formación básica de seguridad • Certificado de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate no rápidos • Certificado avanzado de técnicas de lucha contra incendios • Certificado de formación sanitaria específica avanzada • Certificado de Operador General de SMSSM • Haber realizado un período de embarque, posterior a la obtención del título de Patrón de Cabotaje, de 24 meses ejerciendo como patrón u oficial de puente o cubierta, al menos 12 de ellos en buques mercantes de arqueo igual o mayor de 500 GT, y el resto en buques civiles de arqueo igual o mayor de 20 GT, incluido los de navegación interior	**Patrón de Litoral** RD 269/2022
Mecánico Naval Mayor Ley 14/1970	Haber navegado un período mínimo de 24 meses, ejerciendo como jefe de máquinas o primer oficial de máquinas en buques civiles de arqueo mayor de 500 y 3.000 KW, con posterioridad a la obtención del título de Mecánico Naval Mayor.	**Mecánico Mayor Naval** RD 973/2009
Mecánico Naval Mayor Ley 14/1970	• Haber superado un curso complementario • Certificado de formación básica de seguridad • Certificado de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate no rápidos • Certificado avanzado de técnicas de lucha contra incendios • Certificado de formación sanitaria específica inicial • Haber realizado un período de embarque, posterior a la obtención del título de Mecánico Naval Mayor, de 24 meses ejerciendo como jefe de máquinas u oficial de máquinas, al menos 12 de ellos en buques mercantes de potencia igual o mayor de 750 KW, y el resto en buques civiles de potencia igual o mayor de 750 KW, incluidos los de navegación interior.	**Mecánico Mayor Naval** RD 269/2022

Condiciones que requiere la nueva Ley para actualizar los títulos de leyes anteriores

	Requisitos	
Mecánico Naval de 1ª y 2ª Clase Ley 14/1970	Haber navegado un período mínimo de 24 meses, ejerciendo como jefe de máquinas o primer oficial de máquinas en buques civiles de potencia entre 500 y 3.000 KW, con posterioridad a la obtención del título de Mecánico Naval de 1ª o 2ª Clase.	**Mecánico Naval** RD 973/2009
Mecánico Naval de 1ª y 2ª Clase Ley 14/1970	• Haber superado un curso complementario • Certificado de formación básica de seguridad • Certificado de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate no rápidos • Certificado avanzado de técnicas de lucha contra incendios • Certificado de formación sanitaria específica inicial • Haber realizado un período de embarque, posterior a la obtención del título de Mecánico Naval de 1ª o 2ª clase, de 24 meses ejerciendo como jefe de máquinas u oficial de máquinas, al menos 12 de ellos en buques mercantes de potencia igual o mayor de 750 KW, y el resto en buques civiles de potencia igual o mayor de 750 KW, incluidos los de navegación interior	**Mecánico Naval** RD 269/2022

Aspectos destacados de la comparativa entre el nuevo Real Decreto y el anterior

—

TÍTULOS UNIVERSITARIOS DE PUENTE Y CUBIERTA

Se observan escasas diferencias en los títulos profesionales procedentes de los títulos universitarios. Destacan fundamentalmente en que los períodos de embarque han de hacerse en buques mercantes de arqueo igual o mayor a 500 GT.

- Las atribuciones de CAPITAN solo se diferencian en el período de embarque, que habrán de realizarse en mercantes de arqueo igual o mayor de500 GT.
- Destaca también que el PILOTO DE PRIMERA CLASE, que haya de ejercer como primer oficial, ha de tener el título académico de capitán, además de un período de embarque de 12 meses como oficial en mercantes de arqueo igual o mayor de 500 GT y la prueba de idoneidad.
- En cuanto al PILOTO DE SEGUNDA CLASE, el período de los 12 meses como oficial habrá de realizarse en mercantes de arqueo igual o mayor de 100 GT o de una eslora igual o mayor de 24 metros.

—

TÍTULOS DE FORMACIÓN PROFESIONAL DE PUENTE Y CUBIERTA

En este caso, destaca el hecho de que los períodos de embarque serán realizados en buques mercantes de arqueo igual o superior a 500 GT, a excepción de los cargos de primer oficial y capitán en buques de pasajeros, que se podrán realizar en buques civiles de arqueo igual o mayor de 100 GT o de E igual o mayor de 24 metros, en el caso del título de PATRÓN DE ALTURA. Sin embargo, llama la atención que el PATRÓN DE LITORAL tenga que realizar este período en buques mercantes. Esta diferencia parece fuera de lugar, por lo que entendemos correcta la primera exigencia y errónea la segunda, debido a que al no transportar carga, no son necesarias competencias en el manejo de la misma.

- En el caso del PATRÓN DE ALTURA, su atribución de oficial hasta 3.000 GT resulta mejorada porque ya no es necesario realizar las prácticas como alumno. En la atribución de oficial sin limitaciones solo cambia el hecho de que el período de embarque debe llevarse a cabo en mercantes de arqueo igual o mayor de 500 GT. La atribución como primer oficial resulta mejorada por partida doble; por un lado, la atribución hasta 3.000 GT de arqueo solo sería posible en el caso de haber realizado sus prácticas académicas como alumno, siendo ahora posible con un período de embarque de 12 meses en buques mercantes de arqueo igual o superior a 500 GT. Por otro lado, se crea una nueva atribución para buques de arqueo hasta 500 GT y hasta 350 pasajeros, en navegaciones próximas a la costa. La función de capitán, resulta perjudicada debido a que el período de embarque para la atribución de arqueo hasta 1.600 GT habrá de realizarse en buques mercantes de arqueo igual o superior a 500 GT, y en la que corresponde a la atribución a buque hasta 500 GT y hasta 350 pasajeros, se establecen que el período de embarque se realice en buques civiles hasta un arqueo igual o superior a 100 GT o E igual o superior a 24 metros.
- En el caso del PATRÓN DE LITORAL, la atribución y exigencias de oficial permanece inalterable. En la de primer oficial no cambia la duración de los períodos de embarque, sino únicamente el tipo de buque: 12 meses en mercantes hasta 50 GT para la atribución de arqueo hasta 200 GT y hasta 250 pasajeros; y 36 meses en mercantes de hasta 100 GT o E igual o mayor de 24 metros, para la atribución de 500 GT. Las diferencias en la función de capitán son las mismas que acabamos de describir para la función de primer oficial.

Aspectos destacados de la comparativa entre el nuevo Real Decreto y el anterior

—

TÍTULOS UNIVERSITARIOS DE MÁQUINAS

Los títulos profesionales que corresponden a estos títulos universitarios no sufren cambios importantes, de tal forma que:

- En el caso del JEFE DE MÁQUINAS, no se observan ninguna diferencia.
- En el caso del OFICIAL DE MÁQUINAS DE PRIMERA CLASE, sí se observan algunas diferencias: En la atribución de oficial, no se observa ninguna diferencia. La función de primer oficial en buques sin limitaciones sufre una gran transformación: crea la exigencia de un período de 12 meses en buques mercantes de potencia hasta 750 KW, añade disponer el título académico de jefe y la prueba de idoneidad;se crea la atribución de primer oficial de máquinas en buques de hasta 3.000 KW exigiendo un período de embarque de 12 meses en buques mercantes de potencia hasta 750 KW; se crea también la atribución de primer oficial de buques de hasta una potencia de 12.000 KW con la exigencia de haber superado un curso para ejercer como jefe hasta esta potencia y un período de embarque de 12 meses en buques mercantes de hasta 3.000 KW; En el caso de la función de jefe de máquinas, tanto la atribución de hasta 3.000 KW, como hasta 12.000 KW, está redactada en iguales términos que en el supuesto anterior de la función de primer oficial.
- En el caso del OFICIAL DE MÁQUINAS DE SEGUNDA CLASE, apenas se observan diferencias. La función de oficial permanece inalterable. En la función de primer oficial de máquinas, se crea la atribución para una potencia de hasta 750 KW sin exigencias de período de embarque. Y la función de jefe de máquinas permanece inalterable.

—

TÍTULOS DE FORMACIÓN PROFESIONAL DE MÁQUINAS

En estos títulos destaca, fundamentalmente, que todos los períodos de embarque han de realizarse en buques mercantes.

- En el caso del MECÁNICO MAYOR NAVAL, la función de oficial de máquinas de hasta la potencia de 3.000 KW, no se observan diferencias, pero sí se observan cuando no se limita la potencia, cuyo período de embarque pasa de 12 a 24 meses en buques mercantes de potencia hasta 750 KW, la mitad puede realizarse en buques civiles de igual potencia. En la función de primer oficial, se crea la atribución de hasta 750 KW, sin exigencias de período de embarque; en la función de hasta 3.000 KW y 6.000 KW no se observan más diferencia que en los 12 meses del período de embarque, que deben ser realizados en mercantes de potencia hasta 750 KW. Las funciones de jefe se redactan en parecidos términos que las del primer oficial, con una diferencia destacada, como es que la atribución de hasta 6.000 KW exige, además de las condiciones del primer oficial para esa misma potencia, un período de embarque de 12 meses que deberá ser realizado en buques mercantes de hasta 3.000 KW.
- En el caso del MECÁNICO NAVAL, la función de oficial con atribución de hasta 3.000 KW no contiene diferencia alguna, pero en la atribución hasta 6.000 KW sí se observan diferencias importantes, como es la supresión del curso y a cambio se exige un período de embarque de 24 meses en buques mercantes de potencia de hasta 750 KW; en la función de primer oficial se crea una atribución de hasta 750 KW sin exigencia de período de embarco, la atribución de hasta 3.000 KW permanece con el mismo período de embarque, pero en buques mercantes; en la función de jefe de máquinas, se crea la atribución de hasta 750 KW en iguales condiciones que en la función de primer oficial, y en la atribución de hasta 1.400 KW, se aumenta el período de embarque hasta 36 meses en mercantes de hasta 750 KW.

Aspectos destacados de la comparativa entre el nuevo Real Decreto y el anterior

—

PERÍODOS DE LAS PRÁCTICAS DEL ALUMNADO

1.- PILOTO DE SEGUNDA CLASE

Un período de embarque de 12 meses como alumno de puente y cubierta realizando cometidos con la guardia de navegación, en las condiciones:
6 meses en buques mercantes de arqueo igual o mayor de 500 GT, durante los cuales se llevarán a cabo al menos 3 operaciones de carga y otras 3 de descarga.
El resto del período podrá realizarse a bordo de:

- Buques mercantes o civiles de arqueo igual o mayor de 500 GT o de eslora igual o mayor de 24 metros
- Buques de pesca de altura o gran altura de eslora igual o superior a 24 metros.

2.- PATRONES DE ALTURA Y DE LITORAL

Un período de embarque de 12 meses como alumno o alumno y marinero, en las condiciones siguientes:
Un período obligatorio de 6 meses como alumno de puente y cubierta, realizando cometidos de la guardia de navegación, que constará de:
1º Un período mínimo de 3 meses en buques mercantes de arqueo igual o mayor de 500 GT o de eslora igual o superior a 24 metros, durante el cual llevará a cabo un mínimo de 3 operaciones de carga y 3 de descarga.
2º El resto del período podrá realizarse a bordo de:

- Buques mercantes o civiles del Estado de arque igual o superior a 150 GT, incluidos los buques de navegación interior.
- Buques de pasaje
- Buques de pesca de litoral, altura y gran altura de eslora igual o superior a 24 metros

El resto del período hasta completar los 12 meses podrán realizarse como marinero de puente y cubierta a bordo de:
1º Buques mercantes o civiles del Estado de arqueo igual o superior a 500 GT o eslora igual o superior a 24 metros.
2º Buques de pesca de litoral, altura y gran altura de eslora igual o superior a 24 metros.
También serán válidos para este período b), un período máximo de 3 meses a bordo de:
1º Buques mercantes o civiles del Estado de arqueo igual o superior a 150 GT, incluidos los buques de navegación interior.
2º Buques de pasaje.
3º Buques de pesca litoral de eslora igual o superior a 24 metros.

3.- OFICIAL DE MÁQUINAS DE SEGUNDA CLASE

Un período de embarque de 9 meses como alumno de máquinas en buques de potencia igual o superior a 750 KW, realizando cometidos relacionados con la guardia de máquinas, en las condiciones siguientes:
Un período obligatorio de al menos 6 meses en buques mercantes.
El resto podrá realizarse en buques civiles del Estado o en buques de pesca de altura o gran altura.

4.- MECÁNICO MAYOR NAVAL Y MECÁNICO NAVAL

Un período de embarque de 9 meses como alumno de máquinas en buques de potencia igual o superior a 750 KW, realizando cometidos relacionados con la guardia de máquinas, en las condiciones siguientes:
Un período obligatorio de al menos 6 meses como alumno de máquinas, que constará de:
1º Un período de al menos 3 meses en buques mercantes.
2º El resto podrá realizarse a bordo de buques mercantes o civiles del Estado, incluidos los buques de navegación interior, o los buques de pesca de litoral, de altura o gran altura.
El resto del período hasta los 9 meses, podrá realizarse como marinero de máquinas a bordo de buques mercantes, civiles del Estado, incluidos los de navegación interior, o los buques de pesca de litoral, de altura o gran altura.

Los cursos que ofrece cada escuela

En estos centros de formación organizan cursos que pueden servirte para crecer en tu carrera profesional y cumplir los requisitos que te exigen en algunos puestos de responsabilidad.

—
INSTITUTO POLITÉCNICO MARÍTIMO-PESQUERO -VIGO
https://mar.xunta.gal/sites/default/files/fileadmin/arquivos/mar/formacion/vigo/formacion-non-regrada-2022-23-vigo.pdf
—
ESCUELA NÁUTICO-PESQUERA -FERROL
https://mar.xunta.gal/sites/default/files/fileadmin/arquivos/mar/formacion/ferrol/formacion-non-regrada-ferrol-2022-23.pdf
—
ESCUELA NÁUTICO-PESQUERA-RIBEIRA
https://mar.xunta.gal/gl/o-mar/investigacion-e-formacion/formacion/centros-de-ensino/ribeira
—
INSTITUTO MARÍTIMO PESQUERO BLAS DE LEZO (PASAIA)
https://pasaiaeskola.hezkuntza.net/documents/490974/530287/2021_2022+Listado+cursos+LANBIDE+OCUPADOS+14.pdf/f15d5f3d-032e-65e1-1b5f-bfdfb66e07da
https://pasaiaeskola.hezkuntza.net/documents/490974/530287/2021_2022+Listado+cursos+LANBIDE+DESEMPLEADOS+14.pdf/b579ee15-f54f-6e0e-ec7a-0d567bd2d532
—
ESCUELA NÁUTICO PESQUERA DE GIJÓN
https://www.cifpdelmar.es/formacion-profesional/formacion-profesional-empleo/certificados-de-profesionalidad/
—
BERMEO
https://www.nautikaeskola.com/wp-content/uploads/2022/02/Cursos-2022_01.docx
—
INSTITUTO POLITÉCNICO MARÍTIMO-PESQUERO DE CANARIAS
https://www.gobiernodecanarias.org/agp/formacion/temas/centros/ifmp-lanzarote/ensenanzas/index.html

La Guardia Civil tendrá un buque oceánico de 35 millones de euros

El nuevo navío se construirá para reemplazar al buque “Río Miño”, que presta servicio desde septiembre de 2007

—

El Consejo de Ministros del 7 de junio de 2022 ha autorizado, a la Dirección General de la Guardia Civil, a destinar una partida de 35 millones de euros para la fabricación de un nuevo buque oceánico para el Servicio Marítimo de este cuerpo.

Este nuevo navío sustituirá al buque “Río Miño” que ha superado su ciclo de vida útil. Además de la sustitución, se aumentarán y renovarán las capacidades logísticas de este buque oceánico y, por tanto, las del Servicio Marítimo de la Guardia Civil.

—

Debido a que ya se ha autorizado la inversión, solo queda saber a qué astillero se adjudicará el contrato de fabricación. El consejo únicamente ha especificado que será aquel que cuente con una experiencia constatable en labores de construcción naval y diseño de buques similares.

Se sabe que el diseño de la patrullera oceánica es obra de Ghenova. El plazo de ejecución será de 27 meses contados a partir del 1 de enero de 2023. También se comprende el plazo del día siguiente a la firma del contrato si esta se produce después.

—

El Servicio Marítimo de la Guardia Civil cuenta en la actualidad con tres buques oceánicos, entre los que se incluye el “Río Miño”. Así pues, seguirán siendo tres cuando se termine su construcción.

Las labores que desempeñan estos buques son de patrullaje en el mar territorial, zona contigua y aguas internacionales, para la represión del contrabando, control de la inmigración ilegal y vigilancia del cumplimiento de las leyes nacionales e internacionales en la mar. También se utilizará, puntualmente, para funciones de salvamento, lucha contra la contaminación y ayuda humanitaria.

La DGMM comienza a expedir el nuevo Documento de Identidad del Marino

El nuevo formato facilita la identificación del marino durante sus períodos de embarque en buques de transporte internacional

—

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), a través de la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM), ha empezado a expedir el nuevo Documento de Identidad del Marino (DIM). Se trata de un nuevo formato que facilita a los marinos su identidad en el ámbito internacional, con nuevos mecanismos de identificación fácil y más seguros.

—

El Documento de Identidad del Marino tiene una vigencia de 10 años, transcurridos los cuales exige una renovación y es necesario para todos los trabajadores del mar embarcados en tránsitos internacionales. Lo expide la Dirección General de la Marina Mercante a todos los profesionales del sector de nacionalidad española. Su función básica es reconocer a su titular la condición de marino, pero, en lo práctico, el objetivo más importante del DIM es la agilización de la entrada de la gente de mar en el territorio de todos los países miembros del Convenio número 185 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) cuando se trate de un enrole o desenrole; el tránsito para el enrolamiento o el regreso a casa y el reembarco en otro buque o la repatriación.

—

Con la entrada en vigor de este nuevo formato, la Libreta Marítima se deslinda del Documento de Identidad del Marino, aunque se podrá seguir utilizando sin problemas hasta que el DIM caduque y/ o mientras haya en la Libreta hojas de embarque disponibles.

—

La nueva tarjeta DIM tiene integrado también un chip cuyos datos están firmados por Policía Nacional, conforme a las especificaciones de la OACI y como responsable y garante para la comprobación de los datos de identidad de los marinos, en virtud de la legislación vigente. —

—

Además, la huella dactilar, insertada en el antiguo formato en un código de barras, se ha sustituido por una imagen facial almacenada en un chip electrónico sin contacto.

—

De 1.500 a 2.000 DIM este año

La DGMM calcula que en lo que queda de año se tendrán que renovar entre 1.500 y 2.000 DIM y recuerda que la solicitud puede llevarse a cabo de forma presencial en las Capitanías y Distritos Marítimos, dispersos por todo el litoral, y también a través de la Sede electrónica, si se dispone de certificado digital, accediendo a:

https://sede.mitma.gob.es/SEDE_ELECTRONICA/LANG_CASTELLANO/OFICINAS_SECTORIALES/MARINA_MERCANTE/Titulaciones/Titulaciones_profesionales/LM_DIM/

También se recuerda a los marinos que la solicitud de renovación del DIM podrá llevarse a cabo hasta con 6 meses de antelación a la fecha de caducidad y que el actual formato convivirá con el viejo formato (Libreta Marítima/DIM) hasta que vayan caducando de forma ordinaria los que están en vigor.

—

Un trabajo de colaboración interadministrativa

El proyecto del nuevo DIM ha implicado a la DGMM, como gestora y entidad expedidora; a Policía Nacional, como responsable del tratamiento de los datos de identidad para la identificación de los ciudadanos españoles a través de su documento nacional de identidad (DNI) y órgano autorizado ante la OACI, y a la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre - Real Casa de la Moneda (FNMT-RCM), que fabricará los DIM, personalizándolos, una vez sean autorizados por la administración marítima.

La Organización Internacional del Trabajo someterá estas enmiendas a votación para que se apliquen en 2024

Las personas enfermas deberán ser atendidas de forma inmediata

La ONU emplaza a las armadoras a asumir todo el coste de comida e internet a bordo

—
La mejora de las condiciones de vida a bordo de la flota pesquera, adicionalmente a las económicas, es una de las palancas que han de ayudar a paliar la falta de relevo generacional en el sector. La mayor parte de los afiliados por el régimen del mar en Galicia están en el umbral de los 50 años, próximos por tanto –a excepción de colectivos, de momento, como del marisqueo– a su jubilación. Y la mayor parte de los jóvenes titulados rehúyen del oficio, atraídos por trabajos en tierra o en segmentos de actividad como la marina mercante.
—
Es un reto al que la industria trata de ponerle soluciones, con la construcción de nuevas unidades y reformas, y para el que la Organización Mundial del Trabajo (OIT), adscrito a las Naciones Unidas, ha aportado sus propias directrices. Y de forma colegiada, en el seno de la cuarta reunión del Comité Tripartito Especial del Convenio sobre Trabajo Marítimo, elaborado en 2006. Entre las enmiendas aprobadas figura la obligatoriedad para las armadoras de dar de comer y beber a sus tripulantes sin coste para ellos, y de proveerles asimismo de acceso a internet.

—
En este comité están presentes administraciones, sindicatos y empresas del sector. Será durante la Conferencia Internacional del Trabajo en la que deberán adoptarse de forma definitiva. En concreto, la propuesta alcanzada establece lo siguiente en cuanto a la alimentación: “Habida cuenta del número de marinos a bordo, de sus exigencias religiosas y prácticas culturales en relación con los alimentos, y de la duración y naturaleza de la travesía, el abastecimiento de víveres y agua potable deberá ser adecuado en cuanto a su cantidad, valor nutritivo, calidad y variedad, y deberá ser gratuito durante el periodo de contratación”.
—
En la redacción original no se establecía esa gratuidad de los alimentos. Es habitual que en flotas como las de Gran Sol los marineros tengan que abonar una parte en concepto de las comidas, pero no en gran altura. “La organización y el equipo del servicio de fonda permitirán suministrar a la gente de mar comidas adecuadas, variadas, equilibradas y nutritivas, preparadas y servidas en condiciones higiénicas”, abunda la misma enmienda.

—
Otro de los puntos relevantes es la incorporación de este párrafo al Convenio sobre Trabajo Marítimo, en este caso en el capítulo de “instalaciones y servicios de bienestar”. “Los Miembros deberían proporcionar, en la medida que sea razonablemente factible, a la gente de mar a bordo de los buques en sus puertos y fondeaderos asociados, acceso a Internet, con tarifas, cuando las haya, a un precio razonable”. De igual modo, establece que los tripulantes que necesiten atención médica inmediata deberán ser desembarcados “inmediatamente” para que “tengan acceso a instalaciones médicas en tierra” que le proporcionen un tratamiento adecuado a su dolencia. Se considera que un marinero requiere atención médica “inmediata” ante lesiones o enfermedades graves, enfermedades transmisibles a otros tripulantes, fracturas de huesos o hemorragias o ante un riesgo de suicidio.

El Supremo avala que los hombres cobren el complemento de maternidad en la pensión con carácter retroactivo

Rechaza limitar la retroactividad, como pedía la Seguridad Social

—

Los hombres a los que se reconozca el complemento de maternidad en la pensión tienen derecho a cobrar dicho plus desde el mismo momento en el que les fue concedida la prestación, sin que se pueda limitar la retroactividad respecto a la fecha en la que se presentó la reclamación, como hasta ahora solían hacer los tribunales que juzgaban las reclamaciones y como pedía la Seguridad Social.

—

Así lo ha establecido la Sala de lo Social del Tribunal Supremo que ha fallado que no cabe limitar temporalmente el abono de dicho complemento de maternidad (que eleva el importe de la pensión entre un 5 y un 15 %, en función del número de hijos), sino que este debe pagarse desde el momento en que se reconoce la pensión, lo que abre la puerta a miles de hombres a reclamar su abono con efecto retroactivo.

—

La Seguridad Social pretendía que el Supremo limitase la retroactividad al momento en que se publicó la sentencia del Tribunal de Justicia de la UE que declaró que el complemento, tal y como se aplicaba entre el 2016 y febrero del 2021, era discriminatorio para los hombres, que no podían acceder al mismo.

—

Sin embargo, el alto tribunal confirma ahora una sentencia que concedió la retroactividad total desde la fecha de reconocimiento inicial de la pensión de jubilación, desestimando el recurso presentado por el Instituto Nacional de la Seguridad Social y abriendo la puerta a que aquellos hombres que accedieron a una pensión entre enero del 2016 y febrero del 2021 reclamen los atrasos.

—

No afecta al nuevo complemento

El fallo del Supremo no afecta a aquellos hombres que accedieron a una pensión a partir del 4 de febrero del 2021, ya que ese día entró en vigor un nuevo complemento de maternidad para la reducción de la brecha de género que, aunque prioriza a las mujeres en el acceso, pueden cobrar también los hombres.

El alumnado de FP cotizará a la Seguridad Social cuando realice sus prácticas

—
La ministra de Educación y Formación Profesional, Pilar Alegría, anunció que los estudiantes de FP cotizarán a la Seguridad Social por el período de prácticas en las empresas, a través de un único contrato subvencionado por el Gobierno de España. Asimismo, el alumnado de la modalidad intensiva tendrá una relación contractual con la empresa en la que se realicen esas prácticas.
—
La Ministra también puso en valor las principales reformas del Ministerio y destacó que la Formación Profesional «está llamada a ser un pilar determinante para la sostenibilidad y el crecimiento económico del país». Entre las novedades que se enmarcan en la ley aprobada en marzo está que toda la formación tendrá carácter dual: todos los estudiantes pasarán un tiempo en la empresa de entre el 25 y el 35 % en la modalidad general, y más del 35% en la intensiva.
—
Esos períodos serán por los que cotizarán a la Seguridad Social y ese pago estará subvencionado al 90 % por el Gobierno central a través del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones.
—
La nueva formación profesional, dice la Ministra, mejorara las oportunidades de los jóvenes y del conjunto de los trabajadores.
—
«Todo lo anunciado solo será eficaz y viable en la medida que los profesores/as lo hagan suyo, porque ellos son el motor de cualquier cambio y la clave de bóveda de toda la política educativa y del funcionamiento del sistema educativo».
—
Actualmente, el Ministerio está negociando con las Comunidades Autónomas medidas como reforzar la formación inicial de los docentes en la etapa universitaria, así como actualizar el proceso de selección y los temarios para el acceso a la profesión. También incentivar la formación permanente y posibilitar el desarrollo de una verdadera carrera profesional para todos los docentes.
—
En esa línea de transformación educativa se están planteando propuestas para actualizar la forma de enseñar y aprender. La idea es favorecer aprendizajes más profundos aumentando la motivación y la comprensión de su utilidad, poniendo el foco en la equidad y en la lucha contra el abandono educativo.
—
“Todos los alumnos/as tienen derecho a la educación y es obligación de las administraciones públicas hacer lo que haga falta para que tengan una oportunidad y no permitir que se quede atrás casi un tercio del alumnado”

Facilitarán el voto emigrante, pero no al personal embarcado

AETINAPE

Se prepara una reforma de la Ley Electoral para facilitar el voto emigrante, pero vuelven a olvidarse del personal embarcado: el sector marítimo continúa ausente de las preocupaciones políticas

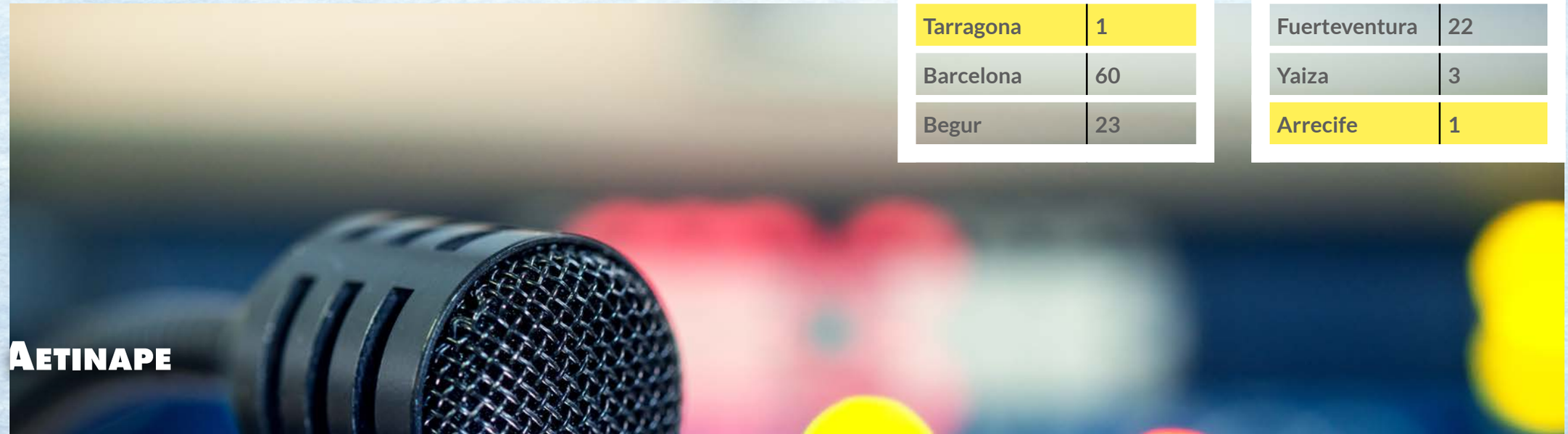
—
El Parlamento allana el camino para que voten los españoles que residen fuera, pero no ha movido un papel para facilitar el voto de las personas que residiendo en España se encuentran prestando sus servicios profesionales en alta mar. Se revela, una vez más, lo poco que cuentan los derechos electorales de la gente de mar, a quien prácticamente nunca se la tiene en cuenta.
—
Desde hace 33 años, AETINAPE pone encima de la mesa el nulo esfuerzo realizado por el Parlamento para facilitar el voto a las personas embarcadas en la flota de altura y mercante. A sus tripulaciones les resulta prácticamente imposible votar. Desde el momento en que se convocan unas elecciones hasta el día de la votación, muchas personas no pisan sus domicilios (lo que les permitiría votar por correo) y en muchos casos ni siquiera pisan tierra. La intención de arreglar el problema por parte de los distintos gobiernos ha resultado nula.
—
La Comisión Constitucional, en su sesión del miércoles 25 de mayo de 2022, ha aprobado el dictamen de la Proposición de Ley Orgánica de reforma de la Ley Orgánica 5/1985, de 19 de junio, del Régimen Electoral General, para la regulación del ejercicio del voto por los españoles que viven en el extranjero por 34 votos a favor y 3 abstenciones. Dado el carácter orgánico de esta iniciativa, el dictamen, junto a las enmiendas al articulado que se mantengan vivas, será ahora elevado al Pleno donde necesitará de mayoría absoluta para su aprobación antes de su remisión al Senado.
—
El texto tiene por objeto reformar el artículo 75 de la Ley Orgánica 5/1985 del Régimen Electoral General, relativo al voto rogado con la intención de "resolver los problemas" derivados de dicho artículo. En su exposición de motivos la norma expone que en los últimos años se ha dado "una reducción muy significativa en los niveles de participación de los electores residentes en el extranjero" durante las elecciones "como consecuencia de la complejidad del procedimiento".
—
Su finalidad es "suprimir el requisito de que los españoles residentes en el extranjero tengan que solicitar o rogar el voto", cuyo objetivo es permitir que reciban la documentación de oficio en su domicilio. El texto también se propone reconocer "el uso opcional de una papeleta descargable telemáticamente".
—
La emigración estrenará además la opción de descargarse las papeletas electorales de su provincia de referencia e imprimirlas, lo que permitirá enviar la documentación electoral antes de que se conozcan las candidaturas. La opción de obtener en una página web las papeletas con las candidaturas llevará aparejada la obligatoriedad de descargar todas las que se presenten, para preservar el secreto del voto.
—
La reforma, además, propone ampliar los plazos para el depósito del voto, para su apertura y de escrutinio general y reforzará las medidas de garantías del sistema de identificación de votantes en caso de voto por correo.
—
La proposición amplía de tres a siete días el plazo para el depósito del voto, mantiene la posibilidad de enviar el voto por correo postal y extiende de tres a cinco días el plazo para la apertura de los votos emitidos desde el extranjero, así como el plazo del escrutinio general. Por otro lado, el texto detalla la documentación requerida, así como el procedimiento, las medidas de garantía del carácter secreto del voto y de la identidad de los votantes. También propone eliminar los puntos cuarto y quinto y añadir tres disposiciones adicionales nuevas relativas a medidas extraordinarias, situaciones de carácter excepcional y otros asuntos.
—
Una vez celebrado el debate en comisión, el Pleno verá el dictamen y las enmiendas al articulado no incorporadas en fase de ponencia y comisión y que los grupos parlamentarios decidan mantener vivas. El texto se someterá a una votación final de conjunto en la que deberá ser aprobado por mayoría absoluta.
—
En caso de ser aprobada, la proposición de ley se remitirá al Senado, donde seguirá el procedimiento de debate en ponencia, comisión y Pleno. La Cámara Alta podrá aprobar el texto en sus términos, presentar enmiendas o proponer un veto. En el caso de los dos últimos supuestos, la iniciativa regresará al Congreso de los Diputados para la celebración de un último debate antes de su aprobación definitiva.

Salvamento Marítimo difunde los nuevos canales VHF de las estaciones costeras

Estaciones Costeras	Canal asignado
Pasajes	63
Bilbao	61
Santander	5
Cabo Peñas	65
Navia	62
Cabo Ortegal	2
A Coruña	61
Finisterre	22
Vigo	64
A Guardia	82
Cabo de Gata	5
Melilla	1
Cartagena	65
Cabo de la Nao	4
Castellón	63
Tarragona	1
Barcelona	60
Begur	23

Estaciones Costeras	Canal asignado
Cadaqués	65
Menorca	4
Ibiza	3
Huelva	61
Cádiz	63
Tarifa	83
Málaga	61
Motril	81
La Palma	64
Hierro	23
Garafía	60
La Restinga	2
Gomera	1
Tenerife	65
Las Palmas	61
Fuerteventura	22
Yaiza	3
Arrecife	1

En amarillo, los canales que han cambiado de frecuencia



AETINAPE

—

Salvamento Marítimo realiza una campaña de difusión para informar a la comunidad náutica el cambio, desde el 1 de mayo, de algunos canales de trabajo VHF de las estaciones costeras. Con ello se busca que todos los usuarios conozcan cuáles son los nuevos canales de trabajo asignados.

—

Las propias estaciones costeras retransmiten radioavisos locales al respecto indicando la entrada en vigor de éstos; adicionalmente, se divulgarán como radioavisos costeros a través de las estaciones NAVTEX españolas.

—

Debido al cambio normativo, las administraciones de los Estados miembros de la Organización Marítima Internacional (OMI) han de aplicar los cambios necesarios para adaptarse a las nuevas disposiciones en las radiocomunicaciones.

—

Este cambio afecta a canales de VHF que se usan como canal de trabajo por varias estaciones costeras repartidas por toda la geografía española. En la tabla se pueden ver las estaciones costeras afectadas (en amarillo), así como los nuevos canales en los que pasarán a prestar el mismo servicio que ofrecían hasta ahora.

—

Las estaciones de radio marítimas en tierra, a través de sus canales de trabajo, dan servicio de difusión de información de seguridad marítima, que incluye:

- Difusión de radioavisos locales y costeros.
- Difusión de información meteorológica, tanto boletines como alertas.
- Servicio de "radiocheck" (comprobación del funcionamiento del equipo) y consultas que no sean de urgencia o socorro.

Radiocomunicaciones y su historia

—

El Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM/ GMDSS por sus siglas en inglés) lleva en pleno funcionamiento desde 1999. Ha pasado casi un cuarto de siglo, durante el cual la navegación profesional, mercante o pesquera, la deportiva y la de recreo han estado protegidas y más seguras gracias, por ejemplo, a protocolos de radiocomunicaciones como la llamada selectiva digital (LSD/DSC por sus siglas en inglés).

—

Con la segunda década del siglo XXI se ha iniciado la modernización del SMSSM. La Organización Marítima Internacional (OMI), consciente de que los avances tecnológicos deben de aplicarse a la comunidad náutica, ha establecido disposiciones para ir adaptando el antiguo SMSSM a un nuevo modelo tecnológico donde se priorice la eficiencia en la transmisión de datos y la eficacia en la respuesta inmediata.

—

De esta forma, el sector marítimo puede beneficiarse de sistemas más modernos, con una tecnología digital más avanzada y la flexibilidad necesaria para soportar servicios novedosos para la navegación electrónica e información de Seguridad Marítima, STM/VTS, SMSSM/GMDSS, etc., lo que conducirá a un transporte marítimo más seguro y una mejora en la gestión de las comunicaciones marítimas a través de la banda de VHF.

Artículos | Opiniones | Firmas

AETINAPE

Seguridad marítima

—

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

—

Los recientes y dolorosos accidentes marítimos, (recordamos al “Villa de Pitanxo” hundido en aguas de Terranova el pasado mes de febrero) han puesto nuevamente de actualidad la seguridad marítima.

—

De un lado debemos considerar la seguridad estructural del buque en la que es clave el mantenimiento de su casco y máquinas y las condiciones de estabilidad. No olvidemos las numerosas pérdidas de buques de pesca y sus tripulantes originados por una deficiente estabilidad transversal que en ocasiones no se ha cuidado con un buen margen de seguridad en el proyecto de construcción. En este caso influye enormemente la formación de los mandos del buque de puente y máquina. Los centros de formación Marítimo Pesquera tienen en esta materia una gran labor.

—

De otra parte, tenemos la seguridad personal de la tripulación del buque. Todos los embarcados en buques mercantes y pesqueros están obligados a realizar cursos de “seguridad marítima” donde se forman en la lucha contra el fuego a bordo y los procedimientos de abandono de buque en caso de posible naufragio, manejo de balsas salvavidas y supervivencia en ellas.

—

Hacerlo con buen tiempo y en aguas tranquilas es relativamente fácil, arriar la balsa al agua y ponerse el traje de supervivencia, pero de noche y con mala mar el tema se complica y el estrés que se genera puede impedir realizar acciones para las que el marino estaba debidamente adiestrado.

—

Por ello pienso que es clave vigilar constantemente la seguridad estructural; que los extintores estén cargados y en los lugares prefijados, las balsas operativas y de fácil arriado; la iluminación de emergencia revisada … en fin que ante una situación de peligro, una dotación adiestrada pueda controlar la emergencia.

—

¿Se imaginan un incendio o abandono de buque en un crucero con tres mil pasajeros y mil quinientos tripulantes de los cuales no pasan de sesenta o setenta los profesionales náuticos de puente y maquinas?

La urgencia de un convenio

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

—

Como sabemos, las prácticas de los alumnos de los ciclos de la formación profesional se dividen en dos partes: académicas y profesionales. Las prácticas académicas forman parte del currículo escolar y, por tanto, están recogidas en uno de los módulos llamado FCT (Formación en Centros de Trabajo) del segundo curso. Siendo así, es obvio que su gestión corre a cargo del propio instituto en el que se hallan matriculados, se desenvuelve a lo largo del último trimestre y se realizan a bordo de buques con cuyas empresas se han firmado contratos de colaboración. Del desarrollo de estas prácticas ya hemos tenido ocasión de escribir en artículos anteriores de esta revista con el deseo de aportar nuestra experiencia a una implantación más eficaz de las mismas, así como a un contenido de la mejor calidad posible, instando a que los alumnos puedan participar, a través de encuestas y reuniones de tutoría, con el fin de lograr el mejor destino posible dentro del fondo de navieras de que dispone el instituto. Estas prácticas, siendo de corta duración, de responsabilidad exclusivamente escolar y cuyo desarrollo tienen lugar habitualmente en centros de trabajo ubicados en lugares próximos a sus domicilios de residencia, no les generan especial preocupación, más allá de aquella que les puede producir la incorporación a una nueva actividad que les va a requerir una destreza aun no adquirida y que, además, habrá de ser evaluada.

—

Las prácticas profesionales, por el contrario, presentan características bien diferenciadas. Por un lado, los institutos dan por concluida su tarea formativa sin que los alumnos, que acaban de adquirir su título académico, puedan acceder aun al mercado de trabajo ya que esta solo es la primera etapa de un proyecto educativo que finaliza con la realización de las prácticas profesionales de un año de duración y la superación de la llamada prueba de idoneidad. Esto significa que esta segunda etapa nace sin apoyo alguno del centro escolar, más allá de la orientación que puedan prestarles los tutores de los que se despiden al finalizar el ciclo que acaban de superar y que les permitan dar sus primeros pasos en relación con la normativa que regula el desarrollo de esta importante fase de sus vidas, así como una introducción al mundo del transporte marítimo y a las distintas navieras que lo conforman. Esto quiere decir que este es el momento de encontrar su embarque entre la escasa flota mercante de que dispone nuestro país. Y es aquí donde se van a encontrar con dificultades de enorme calado cuya solución no parece posible,de no recibir el apoyo de quienes pueden hacerlo desde la responsabilidad del cargo que ocupan.

Continúa en la página siguiente

Viene de la página anterior

—

Veamos. El RD 269/2022, de12 de abril, por el que se regulan los títulos profesionales y de competencia de la Marina Mercante, en su anexo I, resume las características de los buques, los períodos necesarios y las condiciones bajo las cuales han de llevarse a cabo las prácticas para pilotos de segunda clase, patrones de altura y patrones de litoral, en lo que se refiere a la especialidad de puente y cubierta; y de oficiales de máquinas de segunda clase, mecánicos mayores navales y mecánicos navales, en la sección de máquinas. De su lectura podemos destacar que, a pesar de corresponder a titulaciones de distinto nivel educativo y especialidad,todos ellos, dentro de su período de 12 meses, han de completar un tiempo mínimo de prácticas en buques mercantes de arqueo bruto igual o superior a 500 GT, en el caso de los primeros y de una potencia igual o superior a 750 KW, en el de los segundos. Esta coincidencia en el tiempo, teniendo en cuenta el gran número de centros de enseñanza náutica superior y de formación profesional náutico pesquera que existen en España, el número de alumnos que buscarán embarque para realizar sus prácticas simultáneamente será tan numeroso que algo habrá que hacer para garantizarles su derecho a ellas, teniendo en cuenta que la duración mínima de las mismas ha de ser de 6 meses para alumnos de enseñanza superior y de 3 meses para alumnos de formación profesional.

—

Una primera aproximación al problema podría llevarnos a una solución que tuviera en cuenta las condiciones de arqueo y de potencia de los buques y de los futuros títulos de los alumnos; de este modo, puesto que el límite de mando de un patrón de altura está en los 1.600 GT, todos los buques hasta el arqueo mencionado se reservarían como preferentes para las prácticas de estos títulos; del mismo modo, puesto que los mecánicos mayores navales pueden ejercer como jefes de máquinas hasta una potencia de 3.000 KW, los buques hasta la potencia mencionada se reservarían para las prácticas de estos títulos.

—

Sin embargo, un breve análisis estadístico de buques mercantes disponibles y alumnos aspirantes, lo rechazaría rotundamente por inviable. En España, según ANAVE (Asociación de Navieros Españoles) operan aproximadamente un total de 215 buques, de los cuales, solo uno de ellos tiene un arqueo inferior a 1.600 GT, citando el caso más desfavorable.Por otro lado, los titulados de la FP pueden ejercer como oficiales en buques mercantes sin límite de arqueo o potencia una vez realizado un período de navegación de 12 meses como oficiales en buques de arqueo no superior a 3.000 GT o no superior a 3.000 KW de potencia, según se trate de la sección de puente o de la de máquinas, respectivamente, por lo que nos parecería poco aconsejable limitar el acceso de los alumnos a los buques en función del nivel de sus estudios.

—

Dadas las circunstancias, entendemos que,por razones de interés público, la Administración Marítima debería asumir la responsabilidad de que estos alumnos puedan concluir su itinerario escolar facilitando sus prácticas mediante un convenio marco con las distintas asociaciones de armadores, tanto mercantes como pesqueras, que incentiven el deseo de estos a contratar alumnos en los buques de sus empresas. Sin embargo, es necesario destacar que en condiciones de igualdad, los armadores no dudarán en contratar preferentemente a alumnos de la enseñanza superior, por la ventaja que les proporciona el hecho de que estos disponen de un futuro itinerario profesional con mejores perspectivas de ser incorporados a sus plantillas debido a que los límites de sus atribuciones desaparecen con la sola acumulación de los períodos de navegación que exige la ley y que pueden realizar en sus propios buques; esto es, un alumno que inicie sus prácticas en una determinada naviera, podrá ir ocupando cargos de mayor rango, según completa el período de navegación necesario para cada uno de ellos hasta alcanzar el cargo de capitán o jefe de máquinas sin que el arqueo o la potencia, según el caso, sea un obstáculo. Sin embargo, los titulados de FP solo podrán ejercer como oficiales hasta un límite de 3.000 GT ó 3.000 KW, si bien podrían ejercer como oficiales sin límites de arqueo o potencia, después de un período de 12 meses de navegación como oficiales en buques de arqueo no superior a 3.000 GT en los de puente y 3.000 KW en los de máquinas. Por otro lado, la limitación para ejercer como capitán o jefe de máquinas en los títulos de la FP llega hasta los 1.600 GT de arqueo en el caso de los títulos de puente y hasta 3.000 KW en el caso de los de máquinas, si bien estos podrían superar este límite llegando a los 6.000 KW mediante un curso de formación en un centro educativo, al que habrán de añadir el período ordinario de navegación.

—

De lo anterior podemos deducir, por un lado, la manifiesta discriminación actual de los alumnos de FP respecto de los de la enseñanza superior. Y, por otro, la situación de precariedad en la que compiten con los mismos en su intento de cumplir con el requisito que exige a todos por igual el RD. Teniendo en cuenta esta circunstancia, nos parece imprescindible que el contenido de ese nuevo convenio que proponemos, contenga algún elemento corrector, que actúe como discriminación positiva, que permita igualar las condiciones de acceso a las mismas. En definitiva, necesitamos que el Ministerio aborde, de una vez por todas, la ordenación de estas prácticas, sin las cuales nuestros alumnos corren el riesgo de ver truncado su proyecto educativo por negligencia de las instituciones que han de apoyarlo.

Ciudades, puertos y barcos

Isidro J. Pérez de Aragón
Capitán de Pesca

—

Por costumbre, lo primero que hago al llegar a una ciudad es visitar su puerto comercial, pesquero y deportivo, porque eso y sus monumentos, en mi modesta opinión, es el retrato genuino de la historia de esa ciudad y sus ciudadanos.

—

Para mí es una experiencia incomparable ver atracar, cargar o descargar y desatracar los buques mercantes y pesqueros, con toda la armonía de una pieza clásica de una orquesta, en la que los capitanes y patrones son los directores y sus oficiales los solistas destacados.

—

Observando sus acciones, comparo mentalmente cómo hubiera hecho yo en su lugar las diferentes maniobras y tengo que confesar que en un 90% de las veces, lo haría exactamente igual a ellos.

—

Algunas veces en el puerto, me han preguntado si buscaba algún barco o alguna persona por el interés y atención que mostraba y al decir que soy de la profesión, se entablaba una conversación de confianza, difícil de ser explicada y más difícil de ser entendida por la gente de "tierra".

—

Los más desconfiados en general suelen ser los patrones de pesca, que cuando te fijas en sus "artes" y aparejos, piensan que puedas ser de otro barco de pesca, pero una vez aclarada la situación, la comunicación normalmente es buena y cercana.

—

De estos paseos por los puertos, me conmueve especialmente los barcos abandonados, semi-hundidos o hundidos y me resulta difícil dejar de imaginar las peripecias que han acontecido para llegar a esas situaciones.

—

En cierta ocasión, paseando por el puerto comercial y pesquero de Mar del Plata en Argentina en el que había un gran número de buques factoría congeladores de la flota pesquera española de Sudáfrica de los 70, vi como algunos de ellos con los que había compartido aquellos caladeros, estaban allí amarrados, averiados, mal conservados e incluso abandonados, sin sereno o guardián.

Continúa en la página siguiente

Viene de la página anterior

—

Al observar mi interés, se me presentó un Piloto de Pesca y entablamos una amena conversación y me dio algunos datos de aquel "cementerio" de buques todavía "vivos" que en su día fueron importantes navíos de la flota pesquera española en Sudáfrica y Terranova.

—

Allí se encontraba un buque pesquero factoría congelador español extraordinario llamado “Marcelina de Ciriza” que desde el 80 tras un incendio había quedado fuera de servicio, medio abandonado en puerto, siendo objeto de rapiña de todo lo que tuviese valor.

—

Le expliqué que yo me había cruzado en la mar en decenas de ocasiones con este buque tanto en Sudáfrica como en el Mar Argentino, que conocía a los armadores de aquel excepcional primer buque pesquero congelador de propulsión diesel-eléctrica de 2.400 CV y 90 m de eslora total, que había realizado, además de un trabajo notable en su caladero habitual de Sudáfrica, del 65 al 75 e incluso, había sido elegido para realizar una prospección de la merluccius productus en los caladeros del Pacífico Norte en los estados de Oregón, Washington y California.

—

Los armadores eran Agustín y Miguel Ciriza, de Ciriza S.A, que fueron una referencia de buen hacer en la pesca con su flota de merluza fresca en el Cantábrico, de bacalao salado/verde en Terranova y de merluza congelada en Sudáfrica, con una decena de buques entre los años 60 y los 80.

—

Estuvimos hablando toda una tarde e incluso cenamos buen marisco y pescado fresco en un restaurante del puerto, intercambiando anécdotas de nuestras muchas experiencias abordo de los diferentes buques en los que habíamos navegado.

—

Aquella noche me sentí inquieto, intentando comprender el triste y desafortunado fin de este gran navío, incendiado, abandonado a su suerte, seguramente por humana irresponsabilidad profesional y desguazado en vivo sin contemplaciones.

—

Once años más tarde, en 1991, en el puerto inglés de Hull, me enteré que en un fuerte temporal con vientos huracanados del sur, el Marcelina de Ciriza que seguía amarrado en Mar del Plata, semi-desguazado y muy deteriorado, rompió amarras y zarpaba por la bocana del puerto sin colisionar y soportando mar arbolada de través, navegó 8 millas hacia el norte sorteando el Cabo Corrientes (Cabo de las dos Corrientes), hasta varar a 100 m de una playa poco concurrida, cercana a la ciudad.

—

Abordo, el único tripulante era un perro que desde hacía algún tiempo era de facto el guardián y que al varar en la playa, ladraba sin cesar como pidiendo ayuda y reconocimiento para este magnifico buque.

—

Este fiel y valiente can, consiguió ambas cosas, pues fue rescatado y el mundo supo la historia del Marcelina de Ciriza, que desde entonces se convirtió en biotopo del ecosistema marino del lugar.

Con mala mar hay que valorar lo poco previsible como probable

—

Antonio Iglesias Vázquez
Asesor jurídico de AETINAPE, y socio de
VENTO ABOGADOS Y ASESORES SLP

—

La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos parece confirmar la versión de Samuel, el marinero superviviente del Villa de Pitanxo, concluyendo que el accidente se produjo porque el aparejo de pesca se ancló al fondo, lo que provocó que se escorase el barco. A continuación, empezó a entrar agua hasta inundarse y se paró el motor. El accidente se hubiera evitado si se hubiera soltado la red.

—

La otra explicación de los hechos, la que dio el capitán y su sobrino, está cada vez más cuestionada: manifestaron que el motivo de que el barco se escorase fue que se paró el motor por un fallo eléctrico.

—

De todas formas, debemos de ser muy cautelosos sobre estas cuestiones, porque el proceso judicial no ha hecho más que comenzar, y habrá que esperar a que haya pronunciamientos judiciales.

—

Con toda seguridad se presentarán otros informes forenses que contradigan el informe de La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos.

—

Al margen de las diferentes versiones de cómo sucedieron los hechos, se erige como causa primera del accidente el estado de la mar. Cuando se produjo el naufragio había olas de 5 y 6 metros, y vientos de 60 y 70 km/h. Es decir, además de conductas imprudentes, maniobras incorrectas o decisiones erróneas, hay una primera causa indiscutible, que es el estado de la mar, que es ajena, pero también previsible.

—

Continúa en la página siguiente

Viene de la página anterior

—

Pero este artículo no pretende ahondar en la posible causa técnica, ni en señalar culpables, sino en tratar de analizar de por qué se asumen semejantes riesgos para salir a faenar en esas condiciones. Porque no deberíamos aceptar que el hecho de faenar en los caladeros de Terranova supone de por sí, que los barcos han de salir a pescar sea cual sea el estado de la mar.

—

Es sabido que ese mar es especialmente virulento, pero también es cierto que el día del trágico suceso, otros barcos no estaban faenando en esas aguas, permaneciendo a refugio. Motivo por el cual, tardaron horas en llegar a un posible rescate. Tiempo de espera fatal para algunos marineros que lograron subirse al bote auxiliar, pero que fallecieron por hipotermia al no llevar los trajes de supervivencia.

—

De ahí que surge una primera pregunta: ¿por qué salen a faenar unos sí y otros no? Podríamos pensar que hay barcos que soportan mejor esas condiciones, pero lo cierto es que cuando las condiciones climatológicas son muy adversas se suceden los accidentes, por muy preparado y apto que esté el barco para soportar las inclemencias marítimas más desfavorables.

—

Con toda seguridad, si no sucede nada extraordinario, más allá del mal estado de la mar, esos barcos son capaces de navegar con cierto margen de seguridad. Pero el problema surge cuando sucede algo no previsto, y el riesgo supuestamente medido y aceptado por el estado de la mar, se ve potenciado por algo poco previsible, pero que es susceptible de producirse.

—

Ya que, en ocasiones ocurre que algún elemento del barco no funciona, o se realiza una maniobra incorrecta, o se produce un embarrancamiento, etc. Esto sucede y sucederá una y otra vez en la vida de cualquier barco, porque las cosas se estropean y los humanos cometemos errores. Por lo que estos imprevistos, sumados a una mala mar, son susceptibles de causar accidentes marítimos, por muy insumergible que se considere un barco, ya se llame Titanic o Villa de Pitanxo.

—

Y cuando están en juego vidas humanas, lo poco previsible debe de valorarse como un riesgo probable. De ahí que surja otra pregunta: ¿qué podría provocar que no se valore ese riesgo correctamente? Se plantean 2 hipótesis:
Presiones del armador por rentabilizar las mareas.

—

Que el patrón tenga un variable muy alto en su salario, asociado a la captura.
Por lo que la cuestión no sería tanto que no se valore correctamente el riesgo, sino que se desprecia lo poco previsible porque hay un interés económico y/o una presión empresarial sobre quien tiene que tomar la decisión.

—

Y, por último, ¿cuál es la causa de que los marineros asuman salir a faenar en esas condiciones penosas y de riesgo para sus vidas? Pues básicamente será la necesidad de trabajar para ganarse la vida, si no tienen otra alternativa.

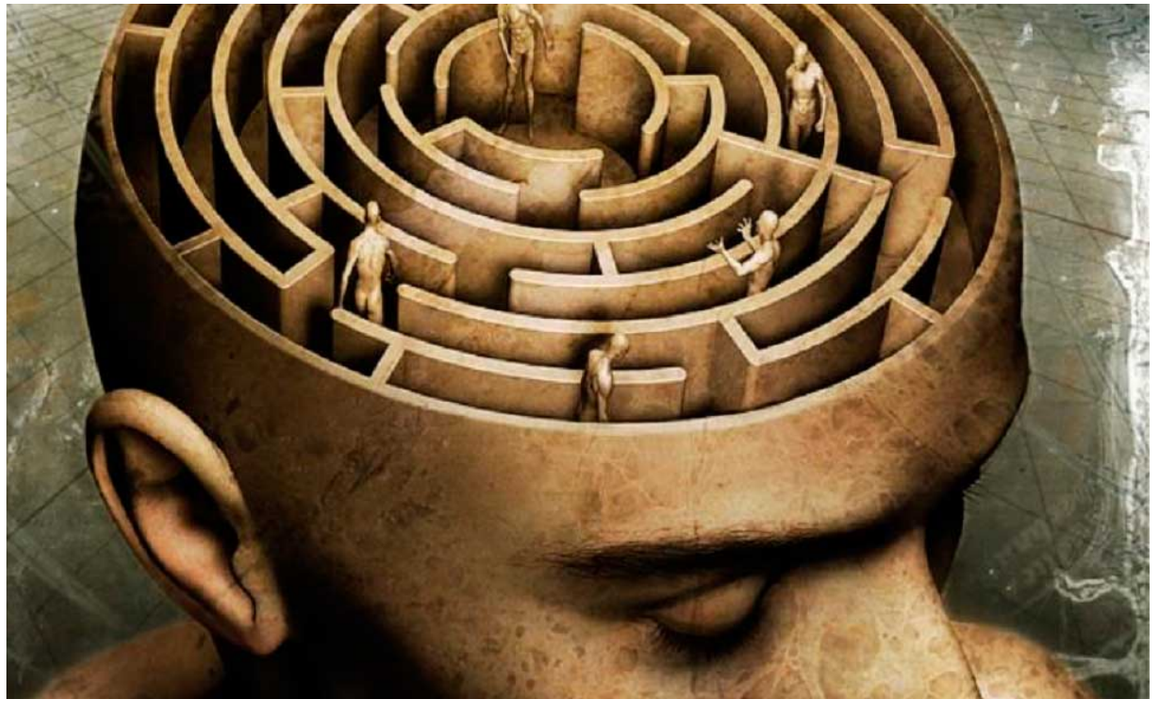
—

Se ha visto en estos últimos años que las tripulaciones se están nutriendo de marineros procedentes de países que buscan y admiten cualquier tipo de trabajo con tal de sobrevivir. Por el contrario, cada vez hay menos marineros españoles debido entre otros motivos, a que el salario por trabajar en el mar, comparándolo con los trabajos de tierra, ya no tiene un diferencial como antaño, donde podían plantearse asumir ciertos riesgos y penurias, a cambio de tener un buen salario, que les permitiese en unos años comprar una casa digna para vivir.

—

Los salarios, que tienen un variable muy alto sobre lo que producimos o conseguimos, tienen una parte positiva en cuanto promueven la productividad, pero en malas manos pueden ocasionar comportamientos no deseables. Y esto es aplicable a cualquier sector, porque tiburones los hay en el mar y también en la bolsa de Nueva York.

Necesidades básicas y de seguridad



—
Iago Torres Parada
Psicólogo General Sanitario y Psicólogo Jurídico-Forense.
Fundador y director de Self Psicología, en Santa Uxía de Ribeira

—
Muchas veces, mis amigos y yo bromeamos cuando alguien va a embarcar en un nuevo barco con lo mismo: “asegúrate de llevarte bien con el cocinero”.
—
Aunque bromeamos con ello, lo cierto es que hay aspectos esenciales que toman prioridad en cualquier contexto.
—
Mi padre, patrón jubilado, siempre se aseguraba antes de zarpar, de que hubiera suficientes víveres, no solo por la evidente supervivencia, sino para que toda la tripulación estuviera satisfecha con la dieta, algo de lo que dependía, no solo el rendimiento, sino la colaboración y el buen ambiente laboral en la embarcación.
—
El descanso, es más de lo mismo. Aunque no siempre se puede garantizar por las condiciones climatológicas, el descanso es esencial, pues repercutirá otra vez sobre el rendimiento y la relación con el resto de tripulantes, a lo que se agrega la prevención de sufrir accidentes. No en vano los camarotes dejaron de estar tan cercanos a la sala de máquinas. Convenios internacionales implantaron en la mar la necesidad de formación de tripulantes y rigurosos medios de prevención por buenas razones.
—
Otro aspecto básico a tener en cuenta, si bien difícil de paliar, es la temperatura. Se ha asociado el calor a una mayor facilidad para experimentar la emoción de la ira, lo cual puede dar pie a tiranteces entre tripulantes, con lo que dentro de lo posible, conviene refrescarse. Por otra parte, el frío tiende a aislarnos más y a dificultar la comunicación.
—
Todo lo anterior, tiene que ver con las necesidades del organismo. Según Abraham Maslow, el ser humano sigue una serie de necesidades, unas más prioritarias que otras. De aquí surge la llamada “Pirámide de Maslow”. En la base de todas las necesidades, están las necesidades fisiológicas o básicas, las más vinculadas a la supervivencia.
—
Como todo organismo vivo, la prioridad será siempre sobrevivir, por lo que, una vez sepamos que tenemos lo más básico, le seguirá aquello que nos ayude a garantizar seguir con vida. Siguiendo el orden de prioridades señaladas por Maslow, a las necesidades fisiológicas le siguen la necesidad de seguridad, la afiliación (es decir, el vínculo con otras personas), el reconocimiento del grupo, y finalmente, la autorrealización.
—
¿Por qué es importante aquí la Pirámide de Maslow? Porque si no podemos cubrir las necesidades básicas, es imposible plantearnos un objetivo ajeno a la supervivencia.
—
Podríamos introducir en nuestra sociedad, el tener un empleo como una necesidad de seguridad, la segunda en la pirámide, al igual que lo están la seguridad física y la moral, con lo que si queremos desempeñar correctamente nuestro oficio de marinos, o cualquier otro, cuando menos, debemos prestar atención a las necesidades fisiológicas y de seguridad en su totalidad.

Cuarenta años no son nada

—

Antón Luaces Teixido
Periodista
O Barbanza 11/04/21

—

Si para el famoso tango veinte años no es nada, los cuarenta que acaba de cumplir la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros (AETINAPE) es todo un mundo.

Son cuarenta años de vida intensa en la que todos y cada uno de los integrantes de esta entidad constatan a diario la importancia de un colectivo que sabe de mar, de trabajo en la pesca y en la marina mercante, que abre vías de diálogo para dar solución a problemas que pueden tener en Galicia su principio y continuidad en Madrid y que ellos, los náutico-pesqueros, saben llevar directamente-y no es la primera vez que lo hacen, ni seguramente será la última-a raíz de muchos de los males que se derivan en Bruselas o Londres-UE u OMI-para su profesión. Para los hombres que protagonizan el trabajo diario como gente de mar que son, sin muchas manos que ayuden.

—

En contacto cotidiano con AETINAPE desde su fundación, tuve, y tengo todavía la oportunidad de contrastar con sus miembros todo cuanto de nuevo hay en el campo marítimo-pesquero. Nunca olvidaré la conexión con esa entidad profesional en tiempos en los que el Polisario solo vislumbraba un futuro pesquero para los saharauis y, al mismo tiempo, Marruecos y sus patrulleros abordaban los barcos de pesca españoles que faenaban en lo que siempre fue el banco canario-sahariano, a punta de metralleta. Aquí hizo acto de presencia en más de una oportunidad AETINAPE y el sindicato nacionalista gallego CIG, dando amplio resguardo a tripulantes y armadores de los barcos-mayoritariamente gallegos, pero con fuerte presencia en aquellas aguas de andaluces y canarios y algunos, pocos, vascos-que faenaban en aquel en otro momento rico caladero que los arrastreros chinos y holandeses arruinaron, con Marruecos culpando de todo eso a España y a sus flotas pesqueras.

—

El pulpo y el calamar de esa zona, como la sardina e incluso el bonito, tenían en la flota española su principal destino. AETINAPE, siempre atenta al ir y venir de las circunstancias pesqueras, supo defender los intereses de sus asociados dando un amplio margen de defensa a los de los armadores que, por cierto, no carecían de su propia organización con sedes en Las Palmas y Madrid.

Continúa en la página siguiente

Viene de la página anterior

—

En Namibia, AETINAPE jugó también fuerte en la defensa de los barcos españoles. Igual que lo hizo en Mauritania y Guinea y, posteriormente, delante de Canadá y Argentina, en estos dos últimos casos por el juego impresentable de unas autoridades que intentaban llevar mucho más allá de sus 200 millas de Zona Económica Exclusiva (ZEE) y con métodos absolutamente ilícitos, la lucha contra los barcos españoles-como siempre mayoritariamente gallegos —que se acogían al Derecho Marítimo Internacional para poder pescar. Por el medio, las patrulleras canadienses o argentinas-según el caso- para, finalmente, obligar a la constitución de sociedades mixtas (en el caso argentino) o a poner proa al puerto base porque con Canadá no se supo hacer firme la driza del cabo que vinculaba-y aun vincula-a los barcos de pesca españoles con los caladeros de Terranova en los que tantos españoles perdieron sus vidas.

—

AETINAPE siempre representó un importante papel en estos casos, denunciando muchas veces lo que venía de los países que aprovechaban el trabajo de los tripulantes españoles para darle valor a la pesca de unos caladeros en los que ni argentinos ni canadienses tenían pito que tocar y que comenzaron a hacerlo cuando sus autoridades nacionales comprobaron que, teniendo barcos y marineros, los españoles estaban marcando la vía a seguir.

—

Otros lugares de referencia para la pesca española están perfectamente señalados actualmente en las Malvinas o el Océano Índico, con objetivos económicos evidentes a partir de la merluza y el calamar en el primero de ellos, y el atún en el segundo. Siempre con flotas preparadas, y con trabajo siempre entendido, de una asociación que, como AETINAPE lleva el lema firme en la defensa de los intereses de los tripulantes de esos barcos, de esos mismos barcos y sus armadores y, obviamente, de España.
Conviene seguir.

—

Felicitaciones a los titulados náutico-pesqueros, a sus dirigentes en la entidad (AETINAPE) que los protege, y otros cuarenta años más para una organización que va mucho más allá del hecho de existir.

—

Buena proa, AETINAPE

Guía completa de los faros de Andalucía

—

Con esta nueva Guía completa faros Andalucía el fotógrafo náutico asturiano Félix González Muñiz consigue un nuevo doctorado en crepúsculos y amaneceres, pues es en esa hora mágica, en la que el sol se acerca lentamente al horizonte, cuando la luz acaricia con mejor criterio a los faros y al mágico paisaje que los rodea.

—

35 faros jalonan la costa andaluza y todos ellos, desde el faro de El Rompido en Huelva, hasta el faro de Garrucha en Almería, han sido fotografiados paciente y minuciosamente por Félix, en un tour de force que comprende miles de kilómetros de viaje por tierra, y también muchas millas por mar, además de un número incontable de horas pasadas a pie de faro, esperando la luz precisa o la vibración de la atmósfera necesaria para apretar el disparador de la cámara y conseguir esa instantánea única, merecedora de perpetuarse y compartirse.

AETINAPE

—

Tras el éxito de sus libros anteriores Asturias Costa Atlántica (2014),Faros de Asturias (2017), Faros Mar Cantábrico (2019), Faros de Galicia (2020) y Guía completa faros Cantábrico y Galicia (2021) alguno de ellos ya descatalogado y pieza, por tanto, de colección, esta guía promete también una buena acogida por parte de los muchos aficionados a la fotografía en general y a la del mar y los faros en particular, pues a la belleza de las imágenes se une el formato más práctico de esta edición: tapa blanda, menor tamaño, más ligereza, mapas ilustrativos, resumen de las características de cada faro y precio más contenido….todo ello hace de este libro un compañero de viaje ideal, que invita y ayuda a recorrer la hermosa costa de Andalucía de faro en faro, ¿qué mejor pretexto para una larga, hermosa y laica peregrinación?.

—

Este libro es un paso más en el ambicioso proyecto de fotografiar todos los faros de España, incluidos los de Baleares y Canarias, que espera poder terminar en unos cuanto años más. Con la Guía completa faros Andalucía se puede decir que Félix pasa el ecuador de ese largo viaje.

—

Las fotografías van acompañadas de algunos textos: el prólogo, una breve introducción a cada una de las 5 provincias costeras andaluzas (Huelva, Cádiz, Málaga, Granada y Almería) y unas pocas líneas a modo de pie de foto de cada uno de los 35 faros, todos ellos escritos por Pepe Díaz, marino y filólogo aficionado a poner una palabra detrás de otra, que colabora habitualmente con Félix en sus libros de temática náutica.

40 años a bordo

AETINAPE

Boletín Digintal SEPTIEMBRE 2022