



AETINAPE

—

JUNIO 2023

BOLETÍN DIGITAL

**Hay gente que
ayuda a que el
mundo gire mejor**

NORTE/ Mantener la bandera

—
El pasado año celebrábamos los 40 años que han pasado desde la fundación de AETINAPE, un recorrido que nos sirvió para acumular un gran prestigio como entidad gracias al trabajo y compromiso de miles de compañeros de todo el país y al comportamiento reflexivo, solidario, no demasiado corporativo, abierto, crítico y valiente ante las incoherencias que observábamos.

—
Y al mismo tiempo, no nos ha dolido el alma a la hora de deshacernos en elogios hacia los gobernantes cuando estos cumplen con sus obligaciones e impulsan políticas que realmente benefician a las mayorías.

—
Lamentablemente durante todos estos años ha habido más de lo primero que de lo segundo. El desmantelamiento de la potente flota pesquera y del transporte marítimo fueron unas decisiones a las que casi nadie opuso resistencia. Tras las palabras animosas de casi todos los políticos había un enorme hueco: la nada.

—
Y así se fue tejiendo nuestro espíritu revulsivo. Una mirada desconfiada ante la realidad que pretendían vendernos con palabras, mientras menguaba la flota, las comunidades marineras, los puestos de trabajo...

—
Todo ese capital crítico, atento a la dignidad y la normalidad de las titulaciones náutico pesqueras, pero también al conjunto del sector en el que nos desenvolvemos, necesita una renovación generacional.

—
Hoy, los protagonistas han de ser los profesionales más jóvenes, a quienes interese renovar los mimbres de la Asociación.

—
Es cierto que las circunstancias tanto laborales como sociales han evolucionado mucho durante las últimas cuatro décadas. La pesca, como los sectores primarios en general, no logró situarse entre los empleos de mayor calidad como sí lo hicieron otros ámbitos, más vinculados al sector industrial.

—
Pero mientras las escuelas estén llenas de alumnos, se supone que siempre debería existir una plataforma común para defender y reivindicar el estatus legal de nuestros títulos y nuestra dignidad profesional, que en definitiva ha sido por lo que siempre ha luchado nuestra Asociación.

—
Os toca continuar la tarea. Mantener la bandera en todo lo alto es el objetivo de vuestro momento.

—
AETINAPE



Contenido

- ▶ 2 Norte. Mantener la bandera
- ▶ 4 El día que Muñiz se quedó sin palabras
- ▶ 8 Éramos los que estábamos. Somos y seremos mar
- ▶ 9 Gracias, amigo
- ▶ 10 La CIAIM habla claro (a quien quiera escuchar)
- ▶ 12 Retraso en la jubilación: complemento económico
- ▶ 12 Reglamento de ordenación de la navegación marítima
- ▶ 13 Ley del Sistema Universitario
- ▶ 13 Ley de Pesca Sostenible e Investigación Pesquera
- ▶ 14 Las prácticas del alumnado serán incluidas en su vida laboral y derechos de los pensionistas
- ▶ 15 Ha muerto Martínez Caamaño, el sacerdote muradán que antes fue náutico-pesquero
- ▶ 16 Rúa Joseba Beobide, en Boiro
- ▶ 18 La triple niña
- ▶ 19 La calidad docente en las aulas de FP
- ▶ 21 La escasa supervisión de las condiciones laborales facilita el trabajo forzoso en los pesqueros
- ▶ 22 Banderas de conveniencia: la plaga de los océanos
- ▶ 24 Seguridad y contaminación marítima: regulaciones y normas
- ▶ 28 Un día en el CIFP Blas de Lezo
- ▶ 30 La deriva de la Administración en la Mar, su solución “El Guardacostas”
- ▶ 33 La responsabilidad de los mandos ante naufragios y abordajes
- ▶ 35 Tarde, mal y arrastro
- ▶ 36 La añoranza en el ADN del marino
- ▶ 38 Al llegar a casa
- ▶ 39 ¿Cabezas de turco?
- ▶ 40 La belleza interior es la que vale
- ▶ 42 Las propuestas de la directora del ISM: el culmen de la vileza
- ▶ 43 La pesca sigue matando a sus hijos ante la indiferencia de las autoridades marítimas y laborales
- ▶ 44 Pescan en los caladeros de fondos públicos
- ▶ 45 Barcos de cabotaje del norte de España

3

HOMENAJE AL PRESIDENTE

El día que Muñiz se quedó sin palabras

4

Boletín Digital JUNIO 2023

AETINAPE

—
Él creía que iba a la fiesta de cumpleaños de un amigo, pero lo que le esperaba en el Hotel Puerta del Camino de Santiago era el homenaje de su gente, que quiso agradecerle todo el esfuerzo que hizo, hace y hará en favor de la gente del mar.



HOMENAJE AL PRESIDENTE

Amigo Muñiz:

—
Esto te lo debíamos. Te pongas como te pongas, era necesario. Así lo pensamos todos los que estamos aquí y muchos de los que no están, bien porque no pudieron venir, bien porque ya nunca podrán estar.

—
Así lo venimos hablando ya desde hace años entre nosotros, silenciosos como quien guarda un preciado secreto porque por muchos homenajes que AETINAPE haga a cualquier persona, siempre todos y cada uno de nosotros estamos y estaremos en deuda contigo.

—
Porque tú sabes que eres muy malo de llevar incluso para ti mismo. Eres muy terco, cabezón, insistente e intenso. Lo sabes tú y lo sabemos todos. Y eso es lo que te convierte en un ser tan especial, insustituible.

—
Sobre todo, tú eres Muñiz, el imprescindible. El que nunca se puso por encima de nada. El que siempre miró por los demás antes de mirar por ti mismo.

—
Hay en el sector marítimo personas que pusieron en marcha grandes empresas. Hay políticos, pocos, que tomaron grandes decisiones, y así se las hemos reconocido. Hay gente que merece monumentos, héroes, personas admirables. Hay gente de todo tipo

—
El pasado 6 de mayo, un grupo de personas vinculadas a AETINAPE quisieron saldar una deuda considerable con quien ha sido todos estos años —y los que le quedan— el alma mater de la entidad profesional.

—
En una organización tan atenta con los homenajes a las personas que lo merecen, se echaba de menos el que necesitábamos hacer al capitán, al jefe, a quien lleva 40 años al mando de la nave que creó para dignificar la profesión náutico pesquera y se desvela cada día por cualquier insignificante detalle que pueda remar en favor de las personas.

—
Muñiz merecía un homenaje sonado y eso se fraguó en completo silencio entre todas las personas que le conocen, pues se planteó como una sorpresa.

—
El acto contó con la presencia de unas 120 personas y un discurso pronunciado por el Capitán de Pesca José Antonio Prendes Serrano, Vicepresidente Primero de AETINAPE, que habló en nombre de quienes participaron en el almuerzo.

y condición en este mundo indómito, complejo, movido por fuerzas invisibles que nos agitan entre el bien y el mal.

—
Todos sabemos que es un mundo maravilloso, aunque a veces parezca terrorífico. Pero si el mundo es un lugar estupendo, que lo es, es porque existe gente como tú.

—
Gente que es capaz de renunciar a vivir una vida cómoda, quizás sacrificada pero también llena de privilegios, y dejarlo todo para ponerse al servicio de los demás.

—
(Pasa a la página siguiente)

HOMENAJE AL PRESIDENTE

(Viene de la página anterior)

—
Gente que pone su proa al servicio de los demás, que va por delante diciendo aquí estoy yo y estos son los míos, la gente que suda a bordo y se esfuerza cada día por hacer lo mejor para sus familias y su tripulación.

—
Personas como tú son imprescindibles, compañero, porque son las que hacen avanzar el mundo. No es este el momento de hacer un balance exhaustivo de tu entrega a AETINAPE.

—
Para eso ya están los Plenos, las Asambleas, las revistas, la prensa, todo eso.

“Siempre has sido el sabio valiente de las verdades incómodas”

—
Decir Muñiz es decir AETINAPE. Es decir cientos de personas unidas como una enorme familia liderada por un hombre a quien todos queremos y respetamos como nuestro hermano mayor.

—
Siempre te hemos dado todo nuestro aliento, nuestra fuerza constante, para que nos sientas cerca de ti cuando tienes que ponerte delante de políticos o funcionarios y hablarles bien clarito de lo crudas que son las cosas a bordo, de lo difícil que es trabajar sobre un barco, de las duras condiciones de la gente del mar, de las sombras que proyectan sobre nosotros todo ese mundo de la avaricia, la competitividad, el beneficio, las cuotas, la explotación, la rentabilidad.

—
Es tanta la verdad que les pusiste delante de la cara que les provocaste horror, vergüenza.

—
Muchos no lo soportaron y decidieron mirar para otro lado, olvidándose del mar, al que sólo necesitan para vivir de él y de sus problemas.

—
La gente como nosotros no les importa a esos marineros de salón. Sólo miran por sus salarios públicos, por sus subvenciones, por sus despachos. Tú eres, en nuestro nombre, el látigo de los indolentes, de los desheredados. Ese escenario del mar deshumanizado que tan bien conoces. Tú siempre has sido el sabio valiente de las verdades incómodas.

—
(Pasa a la página siguiente)



José Antonio Prendes, Vicepresidente Primero, lee el discurso

“Siempre abres tu corazón a la autenticidad y la poesía y cierras la puerta a la codicia o a los miserables que viven del esfuerzo ajeno”



7

— Igual consolabas a una familia descabezada por la tragedia que te plantabas bien seguro de ti mismo delante de cualquier burócrata con coche oficial para cantarle un desafío.

— Por eso te queremos tanto, porque sabes más de la vida que de los protocolos. Porque nos representas como nunca nos representó nadie, sin artificios ni medias tintas, con palabras bien claras y con intenciones nobles y dignas.

— Porque siempre te acercas a la inteligencia y a la lucidez y te apartas de los hipócritas, de los oportunistas, de los escaladores, de los denegridos que por conseguir un despacho ya se creen de otro planeta.

— Porque siempre abres tu corazón a la autenticidad y a la poesía y cierras la puerta a la codicia o a los miserables que viven del esfuerzo ajeno.

— Tú, Muñiz, quizás no lo sabes, pero siempre fuiste capaz de repartir la pesca sin quedar con un triste xureliño para ti.

— Te queremos tanto porque sabes ser nuestro líder, el faro que nos guía.

— Porque siempre fuiste, y sigues siendo, fiel a tus principios de nobleza y generosidad. Quien representa mejor que ninguna otra cosa la bonhomía y la enormidad de la gente del mar.

— Muñiz, perdónanos por engañarte, pero merecías este momento de cariño. Somos tu gente. Somos tu familia. Gracias por ser como eres, por estar siempre cuando te necesitamos y por dedicarnos lo mejor de tu tiempo y de tu vida.

— Gracias por estos cuarenta años con nosotros y por todos los que aun nos quedan compartiendo tu vitalidad y tu inteligencia.

— Gracias por ser nuestro faro siempre.
Gracias, Gracias, Gracias, compañero y amigo.



HOMENAJE AL PRESIDENTE

Éramos los que estábamos. Somos y seremos mar

Antón Luaces Teixido

Periodista-Ex director del “Programa Españoles en la Mar”
de REE. O Barbanza-07/05/2023
Socio de Honor de AETINAPE

—
Tardó en llegar, pero vino.
Finalmente los que sentimos algo por el mar acudimos este sábado a Santiago de Compostela para dar respuesta a una llamada solidaria que tenía un objetivo único: entregar el cariño que tiene ganado a lo largo de sus 40 años de vida como Presidente de AETINAPE envuelto en la historia del Faro de Muxía y en la confianza de una esfera armilar o astrolabio incansable en su girar alrededor de un eje eterno: la problemática del mar.

—
Recolector de toda esta historia fue el hombre que soportó carros y carretas desde el momento en que se su supo que naciera la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera (AETINAPE) y que lo hacía con afán de servicio, con ganas de cambiar las lágrimas por abrazos, leyes por promesas, hechos por un eterno dejar ir, exigir cambios y dar remate a los abandonos.

—
Vino José Manuel Muñiz Ríos, que fue quién de girar el mundo del mar-siempre inquieto e irresoluto-diciendo las verdades del barquero, doliera a quien doliera, llamando a las cosas por su

nombre y dejando en la cañeira cuanta mierda venía acumulada en diarios de sesiones, boletines oficiales y actas que en el papel dicen mucho, pero que en el mar se diluyen.

—
Con Muñiz llegó el “comandante” de verdad, del trabajo constante, de la ilusión permanente por el cambio, de siempre ir y pocas veces venir de vacío.

—
Supo poner a las mujeres de los marineros allí donde ellas pudieran y supieran organizarse para hacer lo que cumplía y fue aliado de “Rosa dos Ventos” de la misma manera que lo fue de los políticos que, en Madrid, en Galicia, en Euskadi, Canarias, Andalucía, etc., merecían atención y agradecimiento por su labor a favor de la gente del mar, fuese esta de máquinas o de puente, de cubierta o de fonda.

—
Éramos 120 los afortunados que comprobamos como Muñiz se emociona y calla (callar al presidente de AETINAPE, callar José Manuel Muñiz, por Dios Nuestro Señor, qué sacrilegio, el que no calla ni al lucero del día) como tiene que pensar lo que va a decir, porque sabe que ya no

están los que siempre estuvieron, los que navegan con las cartas del otro mundo, pero mucho más allá.

—
Un homenaje merecido que llegó al tiempo y con tiempo por la Puerta del Camino, esa puerta que Muñiz supo abrir ya para siempre, cuando lo suyo fue de siempre estar cerradas para lo que olía a salitre. La xarda, el bacalao, la sardina, el lirio, la merluza, el fletán, tuvieron desde el nacimiento de AETINAPE un valor que en aquel momento solo lo poseía la cuenta corriente, el Ibex, los bancos y las cajas de ahorros.

—
Se acabó el cuento. Ya había con quien hablar, un interlocutor válido para ministros, conselleiros y demás tropa de moqueta. El mar está allí. Muñiz está aquí.

—
Los afortunados, el sábado, fuimos 120 para poder acompañarlo. Muchos miles están, hoy, satisfechos por lo realizado.

—
Siempre en el camino, Muñiz



Gracias, amigo

—
Querido lector, querida lectora,

—
Las personas que formamos parte de la dirección de AETINAPE y el equipo de profesionales que apoyamos su labor, queremos tomar la palabra y hablar sobre nuestro presidente, por lo cual le hemos pedido que nos permita, por una vez, trabajar sin su supervisión. Este pequeño artículo no ha sido leído previamente por José Manuel Muñiz.

—
Si alguna de las personas que lee esto no le conoce, os decimos que puede haber alguien tan apasionado con su trabajo como él, pero no más. Su nivel de compromiso, su capacidad de acción, su energía para conseguir resultados, es inmensa.

—
Gracias a esa fiera voluntad de mejora y a esa proverbial interpretación de la dignidad profesional, Muñiz se merece con creces cualquier homenaje que le hagan, pues siempre ha interpuesto el interés del colectivo ante cualquier cuestión individual, y siempre se ha esforzado con absoluta pasión en lograr los más mínimos avances en cualquier circunstancia, por difícil que fuese.

—
Pero los esfuerzos no siempre dan el resultado que perseguimos, en este y en cualquier aspecto de la vida. Es ahí cuando el jefe saca todavía más energías de su abnegada capacidad de indignación, descargando toda la rabia contenida en explorar hasta el límite cualquier resquicio de solución, por mínimo que sea.

—
Trabajar con Muñiz es exigente y a veces duro, porque la satisfacción de cualquier persona afiliada o familiar, y la convivencia con tanta incompreensión, con tanto conflicto, con tanta miseria humana de guante blanco, implica a veces tensiones difíciles de manejar.

—
Pero estar dándolo todo por mejorar condiciones de seguridad y trabajo a bordo, por desenmascarar a los oportunistas, por resolver esta o aquella situación desesperada compensa cualquier mal atardecer.

—
Un montón de amigos agradecieron a Muñiz su entrega a AETINAPE en un homenaje que celebramos en Santiago el pasado 6 de mayo. Quienes trabajamos con él, además, queremos agradecerle lo mucho que aprendemos juntos y todo lo bien que nos dirige.

El objetivo de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos al investigar es obtener conclusiones y enseñanzas que permitan reducir el riesgo de siniestralidad futuro, contribuyendo así a la mejora de la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques.

Para ello, la CIAIM realiza en cada caso una investigación técnica en la que trata de establecer las causas y circunstancias que directa o indirectamente hayan podido influir en el accidente o incidente y, en su caso, efectúa las recomendaciones de seguridad pertinentes.

La CIAIM habla claro (a quien quiera escuchar)

Listado de recomendaciones de Seguridad de la memoria anual de 2021

— La CIAIM pide a la Dirección General de la Marina Mercante y a la Secretaria General de Pesca que promuevan la reforma normativa necesaria para:

— A.- Que se amplíe la obligación de comunicar la relación de tripulantes embarcados a todos aquellos que se encuentren ejerciendo profesionalmente a bordo de los buques pesqueros que por la naturaleza y lejanía de su actividad no despachen en puertos españoles.

— B.- Que se desarrolle la utilización de herramientas para la transmisión por vía telemática de las comunicaciones de los embarques y desembarques de los tripulantes de los buques citados en el párrafo anterior, de forma que se automatice el proceso de comunicación y se tenga un conocimiento actualizado de sus dotaciones.

— En su memoria indican que no han tenido contestación de los destinatarios, es decir, Dirección General de la Marina Mercante y Secretaria General de Pesca.

(Viene de la página anterior)

—
Recomiendan a la Dirección General de la Marina Mercante que no autorice la instalación de tolvas de desperdicios bajo la cubierta de francobordo y, adicionalmente, que no autorice ninguna reforma de buques pesqueros que cambie la cubierta de francobordo actual a una cubierta superior, a no ser que anule la tolva y se provean medios para la descarga de los desperdicios a través de esa cubierta superior. Indican que el destinatario ha aceptado la recomendación pero que no tienen información sobre el estado de cumplimiento.

—
Recomiendan a la DGMM que valore la oportunidad de hacer obligatoria la instalación de alarmas de hombre muerto en el puente de buques pesqueros de altura y gran altura. No han recibido contestación.

—
En los accidentes de pesqueros se incide en la Dotación mínima de seguridad, en varios casos se incumple la Resolución de Tripulación Mínima de Seguridad en vigor, en algunos casos en el puente aparte del Capitán no había ningún otro cargo que pudiera realizar guardias de navegación.

—
Estos hechos repercuten en un aumento de la carga de trabajo por tripulante y se añade a una tripulación ya sometida a los ritmos de trabajo propios de la pesca los cuales conllevan riesgos intrínsecos, mayor fatiga física y cognitiva, calidad y duración del sueño mermada, trastornos nerviosos, aumento de errores, reducción de rendimiento, disminución de la capacidad de control, etc.

—
Cuando en un buque arrastrero congelador, que trabaja en mareas de larga duración, sería necesario que fueran abordo más de 20 tripulantes para que el buque sea operativo cumpliendo con los horarios de trabajo y descanso reglamentarios de todos los tripulantes.

—
También se detecta que hay buques pesqueros que llevan tripulantes embarcados que no estaban enrolados, lo que supone un grave incumplimiento de la normativa de despacho de buques, prevención de riesgos laborales, etc.

—
La falta de formalización de enrole de los tripulantes es una práctica que la CIAIM detecta con regularidad en los accidentes de buques pesqueros que faenan en el extranjero sin tocar puertos españoles, y que por tanto están sometidos al régimen de autodespacho.

—
La tripulación está compuesta por marineros de diferentes nacionalidades. La CIAIM no ha podido determinar hasta qué punto los tripulantes se pueden desenvolver con el idioma para la coordinación de los equipos durante las maniobras.



Retraso en la jubilación: complemento económico

—
En el Boletín Oficial del Estado nº117, del miércoles 17 de mayo, el Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, publica el Real Decreto 371/2023, de 16 de mayo, por el que se desarrolla el régimen jurídico del complemento económico establecido en el artículo 210.2 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre.

—
El objeto de esta norma es desarrollar el régimen jurídico del complemento económico en los supuestos de acceso a la pensión de jubilación a

una edad superior a la edad ordinaria de jubilación aplicable, siempre que al cumplir esta edad hubieran reunido el período mínimo de cotización establecido en el artículo 205.1.b) de la Ley General de la Seguridad Social. Tendrán derecho a un complemento económico por cada año completo cotizado que transcurra desde el cumplimiento de los requisitos establecidos para acceder a esta pensión.

—
Puedes consultarlo en este enlace:
<https://www.boe.es/boe/dias/2023/05/17/pdfs/BOE-A-2023-11645.pdf>

Reglamento de ordenación de la navegación marítima

—
En el Boletín Oficial del Estado nº69, del miércoles 22 de marzo de 2023, El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, publica el Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima.

—
Este reglamento tiene por objeto la regulación de las siguientes materias:
a) El despacho de buques.
b) El rol de despacho y dotación.
c) El régimen de enrolamiento y desenrolamiento de los tripulantes.

d) El régimen de autorización de entrada y de estancia de los buques y embarcaciones en los espacios marítimos españoles.
e) las operaciones fuera de límites.
f) Las medidas aplicables a los buques en tránsito que realicen descargas contaminantes en los espacios marítimos españoles.
g) El fondeo de buques y condiciones de navegación.
h) El Régimen de infracciones y sanciones.

Puedes consultarlo en este enlace:
<https://www.boe.es/boe/dias/2023/03/22/pdfs/BOE-A-2023-7410.pdf>

Ley del Sistema Universitario

A ver si es verdad que por fin va a poder votar “toda la gente del mar”, etemos donde estemos

Disposición adicional séptima. Para la garantía del derecho de voto de los tripulantes embarcados en altura y gran altura.

El Gobierno remitirá a la Cortes en el plazo de tres meses una propuesta para el establecimiento de un procedimiento telemático y/ o electrónico que se adapte a las necesidades propias del personal embarcado que no puede acceder al sistema de voto por correo por sus largas estancias en alta mar coincidiendo con la convocatoria o celebración de la jornada electoral.

—
En el Boletín Oficial del Estado nº70, del jueves 23 de marzo de 2023, la Jefatura del Estado, publica la Ley Orgánica 2/2023, de 22 de marzo, del Sistema Universitario.

—
Constituye el objeto de esta Ley Orgánica la regulación del sistema universitario, así como de los mecanismos de coordinación, cooperación y colaboración entre las Administraciones Públicas con competencias en materia universitaria.

—
**Se entiende por sistema universitario el conjunto de universidades, públicas y privadas, y de los centros y*

estructuras que les sirven para el desarrollo de sus funciones.

—
**Se entiende por universidades aquellas instituciones, públicas o privadas, que desarrollan las funciones centrales de docencia, investigación y transferencia e intercambio del conocimiento, además de las recogidas en el artículo 2.2 y que ofertan títulos universitarios oficiales de Grado, Máster Universitario y Doctorado en la mayoría de ramas de conocimiento, pudiendo desarrollar otras actividades formativas.*

—
Puedes consultarla en este enlace:
<https://www.boe.es/boe/dias/2023/03/23/pdfs/BOE-A-2023-7500.pdf>

Ley de Pesca Sostenible e Investigación Pesquera

—
En el Boletín Oficial del Estado nº66, del sábado 18 de marzo de 2023, la Jefatura del Estado, publica la Ley 5/2023, de 17 de marzo, de pesca sostenible e investigación pesquera.

—
Se deroga parcialmente la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado.
El objeto de esta Ley es la regulación de la pesca marítima, que incluye los requisitos para el acceso a los recursos pesqueros, sus medidas de protección, uso sostenible conservación, regeneración y gestión de los mismos, el fomento de la recopilación de datos, el conocimiento y la investigación oceanográfica pesquera de

competencia del Estado, la regulación del acceso a los recursos genéticos que tengan la consideración de recursos pesqueros y la cooperación y coordinación entre el Estado y las comunidades autónomas.

—
Esta Ley entró en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

—
Puedes consultarla en este enlace:
<https://www.boe.es/boe/dias/2023/03/18/pdfs/BOE-A-2023-7052.pdf>

Las prácticas del alumnado serán incluidas en su vida laboral y derechos de los pensionistas

—
En el Boletín Oficial del Estado nº65, del 17 de marzo de 2023, La Jefatura del Estado publica el Real Decreto-Ley 2/2023, de 16 de marzo, de medidas urgentes para la ampliación de derechos de los pensionistas, la reducción de la brecha de género y el establecimiento de un nuevo marco de sostenibilidad del sistema público de pensiones.

—
Puedes consultarlo en el siguiente enlace:

<https://www.boe.es/boe/dias/2023/03/17/pdfs/BOE-A-2023-6967.pdf>

Muy importante para quien esté en esta situación

Los estudiantes en prácticas cotizarán desde octubre de 2023 con una rebaja del 95% de su cuota

—
Los estudiantes que realicen prácticas en empresas, tendrán esos períodos reflejados en su vida laboral. Aquellos estudiantes que hayan realizado períodos de prácticas, por los que no hayan sido dados de alta en la Seguridad Social en los dos años anteriores, podrán suscribir un convenio especial con la Seguridad Social que les permita añadir estos períodos de formación en empresas en su vida laboral. El plazo, los términos y las condiciones para este reconocimiento serán fijados por el Ministerio de Seguridad Social en los próximos meses.

—
Disposición Adicional quincuagésima segunda. Inclusión en el Sistema de Seguridad Social de alumnos que realicen prácticas formativas o prácticas académicas externas incluidas en programas de formación.

—
Punto 1-apartado b)

-Las realizadas por alumnos de formación profesional, siempre que las mismas no se presten en el régimen de formación profesional intensiva.

Punto 2

-Si la formación se realiza a bordo de embarcaciones la inclusión será en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar

> Obituario

Ha muerto Martínez Caamaño, el sacerdote muradán que antes fue náutico-pesquero

—
Ha fallecido a los 71 años el histórico miembro de AETINAPE Ramón Martínez Caamaño, un titulado náutico pesquero que en mitad de su vida laboral se ordenó sacerdote y desde entonces se dedicó a la vida pastoral. Ocurrió el pasado 13 de abril.

—
Hace 40 años Ramón participaba en la fundación de la Asociación de Titulados Náutico-Pesquera, entidad que reunía a los profesionales de toda España tras un laborioso proceso de integración y participación. Desde entonces, Martínez Caamaño estuvo unido a la entidad, primero como profesional y después como sacerdote. En esta última etapa participaba como columnista en la revista profesional que edita la asociación y en la cual su colaboración habitual, dedicada a temas espirituales, era seguida por un importante número de personas.

—
Durante estos años fue capellán del Complejo Hospitalario de A Coruña, donde trató de consolar a las personas enfermas, entre ellos muchas personas relacionadas con la pesca y la navegación.

—
Sus compañeros de AETINAPE han hecho llegar sus condolencias a la familia y amistades, muy afectados por esta gran pérdida. D.E.P





St. John's, hoy

> Boiro dedica una calle al padre vasco referente de la flota española en Terranova

Rúa Joseba Beobide



Un gallego nacido en Euzkadi

Por José Manuel Muñiz Ríos. Presidente de AETINAPE

El Padre Joseba Beobide es por fin, de alguna manera, ciudadano de Boiro- A Coruña. Así lo certificó el pasado día 27 de abril su Corporación Municipal, llenando de orgullo el nomenclátor local y cubriendo una interesante hoja de ruta que comenzó cuando un grupo de vecinas y vecinos de Escarabote, representados por el Párroco Marcelino Sánchez, el Patrón de Pesca José Manuel Maceiras, el Contramaestre Manuel Agrelo, y un servidor, solicitamos a su alcalde, José Ramón Romero, que su nombre fuese perpetuado en una calle de esta localidad pujante y marinera como pocas.

Gracias a esta decisión, Boiro recuerda a una persona imprescindible para la flota bacaladera gallega de la segunda mitad del Siglo XX. Una de esas personas que entendieron su labor pastoral del lado de la gente más humilde y que comprometieron su vida en el servicio a los demás, en un alarde de entrega desinteresada y valiente.

Hace casi una década, AETINAPE le hacía a este hombre vasco pero más gallego y más grande que la Catedral Compostelana, un homenaje público en Bilbao, donde vive con una salud algo delicada. Le haremos llegar a su familia esta noticia desde este rincón del mundo marinero que seguro tiene un lugar fijado para siempre en su corazón, porque como dijimos en su momento, es vasco de nacimiento, gallego de adopción y ciudadano del mundo.

Un gallego vasco completamente integrado entre nosotros, no solo por vivir tantas experiencias entre pescadores de Terranova después de 20 años al frente de los Stella Maris en Saint John's, sino también por su admiración por Rosalía y por los vencesos de su padre, escultor y alumno del gran escultor gallego Asorey, a quien le unía una enorme amistad.

En nombre de los marineros del bacalao, en nombre de todas las buenas gentes de bien de nuestro mar, agradecimiento total al pueblo de Boiro por esta cariñosa decisión de honrar a nuestro querido Beobide con esta honrosa distinción.



Artículos | Opiniones | Firmas

AETINAPE

17

La triple niña

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

El fenómeno Niño-Niña es conocido desde el siglo XIX en la costa del Pacífico de Perú y Ecuador.

—
El Niño produce un ascenso importante de la temperatura del agua de mar en el Pacífico Central y Oriental dando lugar a cambios bruscos del tiempo y el clima en esa zona y en otras partes del mundo. Así mismo se produce una disminución drástica de las capturas de pesca. Se llama así porque aparece por Navidad.

—
El fenómeno contrario se llama la Niña y consiste en un enfriamiento de la temperatura del mar y en él nos encontramos actualmente con la característica que estamos ante “La Triple Niña”.

—
Según la Organización Meteorológica Mundial, el episodio actual de la Niña es inusualmente persistente y prolongado, y es el primero que dura tres años en el siglo XXI y ha agravado las sequías e inundaciones en distintas partes del mundo.

—
Desde 1950 sólo se ha producido un episodio triple de la Niña en tres ocasiones, una de ellas un 1956-1957-1958 que originó en España un duro invierno (en San Sebastián se alcanzaron -12 grados).

—
La Niña es un fenómeno natural que produce un enfriamiento a gran escala en el Pacífico Central y Oriental en su zona ecuatorial. Sus efectos son contrarios al Niño.

—
La persistencia del fenómeno ha originado en el cuerno de África la sequía más grave de la historia reciente, y es muy probable que en la estación de las lluvias de marzo a junio de 2023 se repita.

—
En España, probablemente por efecto de la triple Niña el año 2022 ha sido de temperaturas extremas con frecuentes olas de calor y escasez de lluvias que lo han convertido en el quinto año menos lluvioso desde que se tienen registros. Se estima que en 2023 el fenómeno Niño-Niña entre en condiciones neutras y por tanto los fenómenos extremos de temperatura y pluviosidad entren en valores normales para cada época del año.

La calidad docente en las aulas de FP

—
José Manuel Costas Capelo

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

—
Hace unos días, en una entrevista televisiva, un responsable educativo de nuestro país, queriendo enumerar las virtudes exigibles a un buen profesor, puso de relieve la importancia del conocimiento de la materia que haya de impartir como prioridad sine qua non; no se puede enseñar aquello que se desconoce. Me quedé pensando, no porque me sorprendiera tal afirmación, sino porque, lo que parece tan razonable y lleno de sentido común, pueda convertirse, en el campo de la acción política, en otra cosa bien diferente.

—
Todo esto viene a cuento, porque el conjunto de normas de nuestro país que regulan todo el proceso de enseñanza-aprendizaje de la formación profesional, carece de los instrumentos que hacen posible la calidad que requiere el trabajo diario en el aula. Esto, que es grave en cualquiera de las familias, toma un cariz especialmente grave en el caso de los ciclos marítimos de Puente, cuyos alumnos, una vez realizado su período de prácticas de mar y adquirido su título profesional de Patrón, están llamados a ejercer el mando en aquellos buques que establece la Ley, con la enorme responsabilidad que ello supone.

—
La Ley Orgánica 3/2022, de 31 de marzo, de ordenación e integración de la Formación

Profesional, en el artículo 85, del capítulo I, título V, sobre Profesorado y personal formador, en su apartado 2, dispone que podrán impartir docencia en Formación Profesional del sistema educativo:

—
Los integrantes de los siguientes cuerpos docentes:

—
a) Los de catedráticos y profesores de Enseñanza Secundaria de las especialidades de formación profesional, el cuerpo a extinguir de profesores técnicos de formación profesional y los profesores especialistas en sectores singulares de formación profesional.

—
b) Quienes dispongan, además del título de Grado universitario, Licenciado o Licenciada, Ingeniero o Ingeniera y Arquitecto o Arquitecta o, en su caso, titulación de Técnico Superior de Formación Profesional o Técnico Especialista, declarada equivalente a efectos de docencia, de la formación pedagógica y didáctica de nivel de posgrado o la establecida para la capacidad pedagógica o didáctica de Técnicos Superiores o equivalente, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de Educación.

—
Esto significa, que un titulado de Grado, un licenciado, ingeniero o arquitecto, cumpliendo las condiciones de formación pedagógica y didáctica,

pueden impartir enseñanza en cualquiera de los módulos que conforman los distintos títulos de nuestra oferta de FP sin que se les exija competencia alguna en la formación a la que acceden. El camino es muy simple: basta que se produzca la baja de un profesor en un instituto, para que la administración educativa recurra a las listas de contratación que gestionan las distintas delegaciones territoriales de la Xunta, y proceder al llamamiento de quien figura en el primer lugar de las mismas, quien será destinado al Centro que haya solicitado la sustitución. No creemos que sea muy difícil imaginar el fiasco que sufrirá el candidato cuando llega a su Centro de destino y descubre que carece de la formación necesaria para impartir el módulo o los módulos que le han tocado en suerte. Sin duda, se le presentará un gran dilema, cuya solución la podemos resumir en dos palabras: ética o necesidad. Si acepta el reto, saldrán perjudicados los alumnos, la Administración, la sociedad y, salvo en escasas ocasiones, el propio interesado. No merece la pena imaginar el nivel de estrés que vivirá quien sufra una experiencia semejante y que, por otro lado, coloca a los alumnos en la peor situación para recibir la docencia a la que tienen derecho. A veces ocurre que el profesor acaba con este absurdo legal sufriendo una baja por depresión.

—
(Pasa a la página siguiente)

Viene de la página anterior

En paralelo a lo anterior, nos encontramos con otra administración del Estado, como es el Ministerio de Transportes, que comparte competencias con el de Educación en esta tarea educativa de la formación marítima. Este Ministerio asume los compromisos que el Estado ha contraído con la Organización Marítima Internacional, a través de la firma del Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y Guardias de Mar (STCW), que regula todo lo que se refiere a la seguridad y la formación marítimas, así como a la contaminación. Esta posición de hegemonía legislativa de que goza Transportes sobre Educación implica que los currículos que hayan de elaborar los equipos docentes tendrán presencia de expertos de ambos ministerios y que, cuando se publican en el BOE, se hace con la aprobación del Ministerio de Transportes que, por otro lado, adquieren la responsabilidad de controlar su puesta en marcha y su calidad a lo largo del tiempo.

En este sentido, el RD 269/2022 de este Ministerio, de 13 de abril, por el que se regulan los títulos profesionales y de competencia de la Marina Mercante, en su Capítulo V, sobre Normas de calidad y Auditorías de la formación marítima, establece los requisitos mínimos de su calidad a través de los artículos 75, 76, 77 y 78, que recogen el contenido de la Sección A-1/8 del Código de Formación de la OMI, cuyos preceptos son de obligado cumplimiento. De esta Sección resumimos, por razones de necesaria brevedad, el hecho más destacado, cual es la obligación de todos los Institutos a garantizar que se lleve a cabo una auditoría independiente y externa de las actividades de evaluación relacionadas con la adquisición de conocimientos, comprensión, aptitudes y competencias a intervalos no superiores a cinco años. En estas condiciones, los resultados de la auditoría deberían obligar a la Dirección General de la Marina Mercante a suspender las actividades de cualquier Centro formativo ante el incumplimiento flagrante de las disposiciones a las que obliga el Convenio Internacional STCW/95.

Para terminar, exigiríamos a la Dirección General de la Marina Mercante, que si el contenido del mencionado artículo 85, de la Ley Orgánica, le impide tomar esta medida extrema, con las consecuencias que ello implica, debería impulsar de inmediato la reforma necesaria con el objeto de poner fin a este grave incumplimiento de la normativa internacional OMI que afecta, entre otras cosas, a un terreno tan sensible como es el de la seguridad marítima.

La escasa supervisión de las condiciones laborales facilita el trabajo forzoso en los pesqueros

—
Antón Luaces Teixido - O BARBANZA
Periodista-Socio de Honor de Aetinape
Exdirector del programa "Españoles en la Mar" de REE

—
La Organización Internacional del Trabajo (OIT) parece haber descubierto ahora algo que, desde hace muchos años, vienen denunciando distintas organizaciones profesionales, entre estas AETINAPE: Hay pescadores "atrapados" en trabajos forzados a bordo de buques pesqueros. Los cálculos de la OIT fijan en 128.000 los trabajadores del sector pesquero de todo el mundo los que realizan en su mayoría horas extraordinarias excesivas y además reciben un salario muy bajo o ninguno en absoluto.

—
Muchas de las infracciones laborales a bordo de los pesqueros son producto de la débil supervisión de las condiciones laborales. La OIT piensa que la ratificación del Convenio nº 188 de esta organización ayudaría a prevenir muchas de las infracciones laborales que se registran en los barcos de pesca de, por ejemplo, la región Fisheries Committee for the West Central Gulf of Guinea (FCWC/CPCO).

—
Por este motivo la OIT instó a los Estados Miembros del Comité de Pesca del Golfo de Guinea Centro-occidental a que ratifiquen dicho Convenio 188 de la OIT para contribuir a promover el trabajo decente

en el sector pesquero de la mencionada región africana y prevenir el trabajo forzoso en la zona.

—
Expertos y socios para el desarrollo de la FCWC participantes en la 14ª sesión de la conferencia de ministros de pesca-celebrada en Accra el pasado día 12 de enero, trataron de las infracciones laborales en los buques pesqueros para concluir que muchas de ellas se deben a la escasa supervisión de las condiciones laborales.

—
En opinión de Alix Nasri, coordinadora mundial de laboratorio Acelerador 6.7 de la OIT, muchas de las infracciones laborales en esos buques se deben a las dichas malas condiciones, y expresó su preocupación por el hecho de que estas, especialmente las que afectan a los pescadores a bordo, estén aumentando y resulte necesario ponerles freno.

—
El FCWC se creó en 2007 para promover y facilitar la cooperación en materia de gestión pesquera entre sus países miembros: Ghana, Togo, Nigeria, Liberia, Benín y Costa de Marfil, países que comparten varias poblaciones de peces y que identificaron la necesidad de cooperar y compartir la gestión de estos recursos.

Se concluyó asimismo que muchas de esas infracciones podrían evitarse de ponerse fin a la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) porque muchas de esas infracciones se producen sobre todo en pesqueros que practican dicha pesca ilegal.

—
Llama la atención que, ya de lleno en 2023, una organización como la OIT critique las consecuencias de la pesca ilegal y que centre las mismas en Guinea, sin hacer mención a lo que acontece en países asiáticos y de centro y sur de América donde se denuncia por activa y por pasiva la utilización de chavales-cuyas edades ni siquiera llegaban a los 14 años -durante horas interminables y con salarios míseros. Lo mismo se puede decir de lo vivido por marineros gallegos-lo saben bien los de las comarcas del Barbanza y O Morrazo, por propia experiencia-enrolados en buques de poca catalogación, cuyo pabellón ni siquiera resulta identificable a efectos legales.

—
Tarde piache



22

Banderas de conveniencia: la plaga de los océanos

—
Antonio Arsenio Iglesias Vázquez
Asesor jurídico de AETINAPE y socio de Vento Abogados y Asesores

AETINAPE

—
El transporte marítimo es un pilar fundamental en la economía mundial, sin embargo, existe una práctica recurrente y polémica que ha generado debate durante décadas: las banderas de conveniencia. Esta práctica permite a los propietarios de embarcaciones registrar sus buques en países con regulaciones más laxas y costos reducidos, lo cual puede incrementar la rentabilidad. No obstante, también implica riesgos significativos para la seguridad laboral y la protección medioambiental.

—
Las ventajas más notables que las banderas de conveniencia ofrecen incluyen:

—
Reducción de costos: Al contar con regulaciones menos estrictas en materia de seguridad, salarios y estándares ambientales, los propietarios de buques pueden aumentar su rentabilidad.

—
Flexibilidad: Los propietarios pueden escoger el país en el que registrar su embarcación en función de sus necesidades y preferencias, adaptándose a las condiciones cambiantes del mercado y los requisitos específicos de la industria.

—
Protección de la propiedad: Los buques pueden registrarse en países con mayor protección de la propiedad y menor intervención gubernamental, lo cual resguarda su inversión y les permite tomar decisiones comerciales con mayor libertad.
Privacidad: Los propietarios pueden mantener un alto grado de privacidad en relación con la propiedad y operación del buque, lo cual puede ser útil en ciertas situaciones en las que la privacidad es relevante.

—
(Pasa a la página siguiente)



(Viene de la página anterior)

— Sin embargo, esta práctica también acarrea problemas:

— **Seguridad laboral:** Los países que ofrecen banderas de conveniencia suelen tener estándares laborales más bajos que los países de origen de los buques. Esto implica que los trabajadores pueden estar expuestos a condiciones peligrosas, lo que aumenta el riesgo de accidentes y enfermedades laborales. Además, es posible que cuenten con menos protecciones legales y laborales.

— Medio ambiente: Estas embarcaciones pueden estar sujetas a regulaciones ambientales más laxas, lo que puede llevar a prácticas insostenibles y contaminantes, como el vertido de residuos peligrosos en el océano o la emisión de gases de efecto invernadero sin control.

— **Fiscalidad:** Los propietarios pueden aprovechar las diferencias en los regímenes fiscales de los países donde se registran los buques, lo que puede afectar negativamente la economía de los países de origen de los barcos.

— **Seguridad marítima:** La falta de normas y medidas de seguridad puede poner en riesgo la seguridad del transporte marítimo en su conjunto.

Además, otro problema importante es la situación de los buques destinados al desguace, que a menudo contienen materiales peligrosos y pueden representar riesgos para la seguridad y el medio ambiente si se manejan de manera inadecuada.

— Existen diversas medidas que podrían adoptarse para abordar los problemas asociados con las banderas de conveniencia y proteger tanto a los trabajadores marítimos como al medio ambiente:

— **1. Regulaciones más estrictas:** Los gobiernos pueden establecer regulaciones más rigurosas en cuanto a seguridad, salarios mínimos y protección medioambiental.

— **2. Fortalecimiento de la aplicación de la ley:** Es necesario mejorar la Supervisión y aplicación de la ley en la industria del transporte marítimo, especialmente en países que ofrecen banderas de conveniencia. Esto puede incluir inspecciones más frecuentes y rigurosas de los barcos, así como sanciones más severas para los propietarios que no cumplen con las normas y regulaciones.

— **3. Cooperación internacional:** Los gobiernos y la industria del transporte marítimo deben trabajar juntos para abordar estos problemas y establecer medidas que garanticen la seguridad de los trabajadores y la protección del medio ambiente.

— **4. Educación y formación:** Es fundamental proporcionar una formación adecuada y educación sobre la importancia de la seguridad laboral y la protección medioambiental en la industria del transporte marítimo, lo cual puede aumentar la conciencia de los riesgos asociados con las banderas de conveniencia y fomentar prácticas más seguras y sostenibles en el sector.

— En los últimos 10 años, el número de embarcaciones registradas mediante banderas de conveniencia ha experimentado un aumento constante. Según el informe de la OMI de 2020, más de la mitad de la flota mundial de buques está registrada bajo banderas de conveniencia, siendo Panamá el país más popular para el registro de embarcaciones bajo este tipo de banderas.

— En resumen, aunque las banderas de conveniencia pueden ofrecer ventajas económicas a los propietarios de barcos, también plantean problemas importantes en cuanto a la seguridad de los trabajadores y la protección del medio ambiente. Resulta preocupante que la Agenda 2030, con objetivos ambiciosos como erradicar la pobreza, garantizar el trabajo decente, agua limpia y producción y consumo responsables, no haga mención a los paraísos fiscales ni a las banderas de conveniencia.

Seguridad y contaminación marítima: regulaciones y normas

—
Vicente Yáñez González

Profesor jubilado de formación profesional
IES Universidad Laboral, Culleredo
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 artículo se quiere hacer un análisis de la regulación sobre la seguridad y la contaminación marítima, su estructura, desarrollo y evaluación, desde la perspectiva de la normativa internacional, europea y nacional.

Palabras clave

Seguridad de la vida humana en la mar, industria del transporte, navegación comercial internacional, Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en la mar, buques mercantes, formación de la gente de mar,

Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW) 1978, sector pesquero, pesca marítima, Tratado Internacional sobre la seguridad de los buques pesqueros, Protocolo de Torremolinos 1993, Acuerdo de Ciudad del Cabo 2012, el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros (STCW-F) 1995, Subcomité de Elementos Humanos, Formación y Guardia de la OMI

Introducción

La seguridad de la vida humana en la mar implica a todos los sectores de la navegación marítima (transporte, pesca, prospección subacuática, recreo) y es una tarea que importa a marinos, armadores, Estados, instituciones nacionales e internacionales.

El transporte por mar

La Organización Marítima Internacional OMI (en inglés IMO), es el organismo especializado de las Naciones Unidas que promueve la cooperación entre Estados y la industria del transporte para mejorar la seguridad de la navegación y prevenir la contaminación del mar por los buques [1].

Los objetivos de la organización: “Deponer un sistema de cooperación entre los Gobiernos en la esfera de la reglamentación y de las prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes a la navegación comercial internacional; alentar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte factible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques”.

— El Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en la mar, 1974. (SOLAS) está considerado como el más importante de todos los tratados internacionales relativos a la seguridad de los buques mercantes.

— La primera versión fue adoptada en 1914, en respuesta a la catástrofe del “Titanic”. En aquel tiempo, los propietarios de los buques, conscientes de la seguridad estaban en desventaja económica con respecto a sus competidores que con el mismo objetivo invertían relativamente poco dinero en ella; esta situación ponía en peligro todo intento de incrementar la seguridad en el mar, lo que suponía una amenaza para el comercio internacional en su conjunto.

— El amplio número de convenios de la OMI (unos 50 en total), respaldados por cientos de códigos, directrices y recomendaciones, rigen prácticamente todas las facetas del sector del transporte, desde el proyecto, la construcción, el equipo y el funcionamiento de los buques, hasta la formación de la gente de mar.

— El 1 de febrero de 1997 entraron en vigor las enmiendas de 1995 al Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978. (STCW) Estas enmiendas mejoraron considerablemente los estándares de formación y, por primera vez, se confirieron a la OMI facultades para fiscalizar las acciones de los Gobiernos, dado que las partes en dicho Convenio deben facilitar información a la OMI respecto del cumplimiento de las obligaciones asumidas. En 2010 se llevó a cabo una importante revisión del Convenio y del Código

de formación con la adopción de las “Enmiendas de Manila al Convenio y al Código de formación”. El transporte marítimo internacional representa, hoy en día, aproximadamente el 80% del transporte de mercancías entre los puertos y comunidades de todo el mundo.

— El sector pesquero queda excluido del ámbito de aplicación de todos estos convenios, códigos y directrices encaminados a mejorar la seguridad de la navegación, la prevención y contención de la contaminación del mar.

— **La pesca marítima**

Es sabido que la pesca es una ocupación peligrosa si la comparamos con otras ocupaciones [2]. Según las estadísticas sobre accidentes laborales publicada por Eurostat, la silvicultura y la pesca, consideradas conjuntamente, se encuentran en primera posición en cuanto a sectores peligrosos, ya que se les atribuye el 13,2% de un total de 3.876 accidentes laborales mortales en la Unión Europea en 2015 [3]. Todavía hay muchos pescadores que resultan gravemente heridos o incluso pierden la vida mientras trabajan en la mar para ganarse la vida y servir a la sociedad mediante el suministro de alimentos.

— El primer Tratado Internacional sobre la seguridad de los buques pesqueros fue adoptado por la OMI en Torremolinos en 1977, con un Protocolo conexo adoptado en 1993.

— La OMI, ha intentado garantizar en repetidas ocasiones que un instrumento jurídico internacional cubra la seguridad de la flota pesquera. El intento más reciente de establecer un instrumento internacional es el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012[4] (en lo sucesivo, «el

Acuerdo»). Este Acuerdo incluye exenciones más amplias y permite una aplicación gradual de los requisitos técnicos del Protocolo de Torremolinos 1993. Si bien el Acuerdo presenta un régimen de reconocimiento más estricto, por lo general mantiene vigente el resto de los requisitos técnicos del Protocolo de 1993. Su entrada en vigor requiere la ratificación por parte de veintidós Estados miembros de la OMI cuyo número agregado de buques de pesca sea de 3.600. Hasta la fecha (septiembre de 2022), diecisiete Estados miembros de la OMI han ratificado el Acuerdo, entre ellos España y estos cuentan con un total de 2.000 buques de pesca.

— A escala mundial y debido a que dicho Acuerdo internacional no ha entrado en vigor (se necesitaría que más países ratificasen el Acuerdo) los pescadores todavía no están protegidos mediante un tratado obligatorio mundial, a diferencia de los buques de carga y de pasaje amparados por tratados internacionales que tienen una aceptación amplia y están en vigor desde hace muchas décadas.

— La formación de los pescadores es un pilar básico que contribuye decisivamente a la seguridad marítima. El Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros (STCW-F), 1995.[5] fue adoptado por la OMI en 1995, es un tratado vinculante que establece requisitos mínimos de certificación y formación para las tripulaciones de los buques pesqueros de navegación marítima con el objetivo de promover la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino, teniendo en cuenta la naturaleza única de la industria pesquera y el entorno de trabajo de la pesca.

— Se aplica generalmente al personal de los buques de pesca marítima y, en particular, a los capitanes y oficiales del departamento de cubierta de los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, así como a los oficiales del departamento de máquinas de los buques pesqueros propulsados por una maquinaria principal igual o superior a 750 kW.

— Un personal mejor cualificado y capacitado reduciría la probabilidad de accidentes mortales y, por lo tanto, disminuirá la pérdida de vidas en el mar y mejoraría la seguridad general de las operaciones de pesca.

— El Convenio STCW-F apoya la armonización de las cualificaciones mediante la introducción de un nivel mínimo de formación para todos los que trabajan en buques pesqueros a los que se aplica el Convenio. Esto, a su vez, facilita la libre movilidad de los trabajadores entre los países que han ratificado e implementado el Convenio STCW-F y crea igualdad de condiciones en el sector. En la mayoría de las flotas pesqueras de alta mar, por ejemplo los arrastreros pelágicos, los palangreros atuneros y los cerqueros el porcentaje de trabajadores migrantes ha aumentado rápidamente en las últimas décadas.

— El Convenio STCW-F no sólo contiene disposiciones obligatorias para la certificación de los capitanes, oficiales, oficiales de máquinas y operadores de radio de los buques pesqueros, guardia, sino que también contiene disposiciones importantes sobre la formación básica en materia de seguridad, que son aplicables a todo el personal de los buques pesqueros.

— En este contexto, el personal de los buques pesqueros, antes de ser asignados a cualquier tarea de a bordo, recibirá formación o instrucción básica y cumplirá el nivel adecuado de competencia en diferentes ámbitos. El Subcomité de Elementos Humanos, Formación y Guardia de la OMI está revisando exhaustivamente el Convenio STCW-F (marzo de 2020), con el fin de alinear las normas del Convenio con el estado actual de la industria pesquera y poner a disposición un instrumento eficaz que contribuya a abordar los importantes desafíos de este sector.

— **Directiva 97/70/CE.[6]**

La Unión tiene una serie de instrumentos legislativos específicos que abordan la salud y la seguridad de los pescadores, así como la seguridad de los buques de pesca.

— La Directiva 97/70/CE establece un régimen armonizado de seguridad para los buques de pesca de eslora igual o superior a 24 metros y aplica los requisitos técnicos de un instrumento internacional, el Protocolo de Torremolinos de 1993. Estarían incluidos los buques de pesca «nuevos» construidos a partir del 1 de enero de 1999 y, en relación con determinados aspectos, los buques de pesca existentes construidos antes de 1999, de eslora igual o superior a 45 metros. La Directiva contiene actualmente disposiciones adicionales específicas para la «zona norte» (que incluye las aguas polares) y para la «zona sur» (que abarca las aguas mediterráneas).

— La flota pesquera registrada en la UE ya lleva al menos veinte años aplicando los requisitos técnicos del Protocolo de Torremolinos de 1993.

— La Comisión Europea está llevando a cabo una consulta pública de evaluación de la Directiva 97/70/CE[7], sobre su eficacia y contribución a la consecución de los objetivos estratégicos y en qué medida siguen existiendo los problemas como: Falta de especialización y formación en los cuerpos de inspectores o en las fuerzas y cuerpos de seguridad. Asignación de recursos humanos y financieros para la inspección o peritaje de buques. Déficit de inspección a los buques de terceros países que faenan en aguas costeras y descargan sus capturas en los puertos. Responsabilidades sobre la seguridad de los buques pesqueros entre distintas autoridades. Falta de recogida de datos y de intercambio de información sistemática entre las distintas autoridades competentes. Los costes y beneficios generados por la Directiva o la necesidad de que la UE actúe para estimular o complementar las acciones de los Estados miembros.

— Así mismo la Comisión Europea plantea que dado que la Directiva 97/70/CE sólo se aplica a los buques de pesca de eslora igual o superior a 24 metros, lo que actualmente supone el 4 % de la flota pesquera de la UE, podría resultar conveniente evaluar la eficacia y la pertinencia de la Directiva comparando los registros de seguridad de este grupo de buques de pesca con aquellos excluidos del ámbito de aplicación de la Directiva (es decir, los buques pesqueros más pequeños).

(Continúa en la página siguiente

Conclusiones

La mayor parte de la actividad pesquera en España se lleva a cabo en embarcaciones menores de 24 metros de eslora (L), las cuales no están incluidas en el ámbito de aplicación de las normas y directivas anteriormente citados; no obstante las normas técnicas, de seguridad y prevención de la contaminación que han de cumplir todas las embarcaciones pesqueras con cubierta, cubierta parcial y sin cubierta, abanderadas en España, y cuya eslora (L) sea inferior a 24 metros (m) están reguladas por el Real Decreto 543/2007, de 27 de abril[8].

A los efectos de lo dispuesto en el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, las embarcaciones de pesca de eslora L menor de 24 metros se clasifican en:

- a) Embarcaciones de pesca local, que son las que ejercen su actividad sin alejarse de la costa más de 10 millas.
- b) Embarcaciones de pesca litoral, que son las que ejercen su actividad dentro de la zona comprendida entre el litoral y la línea de 60 millas paralela al mismo y entre los paralelos 52° N y 20° N.

La mayor parte de accidentes e incidentes marítimos que acontecen en España se producen en el subsector de buques pesqueros menores de 24 m. de eslora.

En la pesca de litoral las embarrancadas son accidentes frecuentes, motivados por fallos en la máquina de buques que no disponen de los equipos de fondeo que le permita mantenerse alejados de la costa.

a) Se dispondrá un equipo de fondeo proyectado de modo que se pueda utilizar con rapidez y seguridad y que constará de anclas, cadenas o cables, estopores y molinetes u otros dispositivos para fondear y para mantener el buque fondeado en todas las condiciones de servicio previsibles.

La caída al mar sin protección térmica ni dispositivo de localización es también muy frecuente.

a) Los buques de pesca litoral dispondrán de al menos dos trajes de inmersión, salvo que, de acuerdo con el tipo y área de operación del buque, la capitanía marítima no los juzgue necesarios.

b) Los buques de pesca de altura y gran altura que faenen en la zona periódica de invierno, según está definida en el Convenio Internacional de Líneas de Carga de 1966, dispondrán de uno de la talla adecuada para cada una de las personas que haya a bordo, los que operen en otras áreas dispondrán de, al menos, dos.

La seguridad y el capital invertido nos recuerda la paradoja de lo que acontecía con la seguridad de los buques en los años del primer Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1914.

Referentes

- Breve reseña histórica de la OMI (imo.org)
- Preámbulo del Convenio sobre el Trabajo en la Pesca, 2007 (C188).
- Eurostat, Estadísticas sobre accidentes laborales, <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/>
- Reglas Internacionales para la seguridad de los buques pesqueros. Acuerdo Ciudad del Cabo 2012. Texto refundido. MSC 92/26/Add.2 Anexo 25.periodo de sesiones (Idac.eu)
- Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros (STCW-F), 1995 (imo.org)
- Directiva 97/70/CE por la que se establece un régimen armonizado para la seguridad para los buques de pesca de eslora igual o superior a 24m. EUR-Lex - 01997L0070-20090420 - ES - EUR-Lex (europa.eu)
- Evaluación de la Directiva 97/70/CE sobre la seguridad de los buques de pesca. Fisheries - Fishing Vessel Safety Directive (evaluation) (europa.eu)
- Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, por el que se determinan las normas de seguridad y de prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros menores de 24 metros de eslora (L). BOE-A-2007-10867 Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, por el que se determinan las normas de seguridad y de prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros menores de 24 metros de eslora (L).

Un día en el CIFP Blas de Lezo

—
Ana Manzano Espel
Directora del CIFP “Blas de Lezo” en Pasaia

28



—
Suenan las campanas a las ocho de la mañana. Algunos alumnos han subido hace rato a clase, otros apuran el tiempo a la entrada del centro y se lanzan hacia la escalera para no llegar tarde. También los hay que remolonean y se retrasan algunos minutos. El profesor empieza puntual.

—
Hace cuatro años empezamos a valorar, con un punto sobre diez, distintos aspectos del respeto, entre los que está la puntualidad: el respeto a uno mismo, el respeto a los demás, el respeto al propio centro. Trabajamos la definición de respeto con el profesorado y la trasladamos a nuestros chicos. Los valores también son parte de la educación en los centros de formación profesional.

—
(Pasa a la página siguiente)

(Viene de la página anterior)

—
Hay ambiente en el aula del simulador de navegación. Es una clase atractiva, práctica, y se pasan las horas rápidas, incluso no importa que se alargue el ejercicio y ocupe parte del descanso de las once. Es una forma de navegar por diferentes océanos, atracar en puertos a pesar de tener condiciones climáticas adversas como niebla o lluvia. Y eso que nuestros alumnos disponen del Ortze, buque escuela en el que realizan salidas de pesca, practicando lo aprendido en módulos como navegación, estiba, guardia del puente, control de emergencias, así como el mantenimiento de su maquinaria. Por cierto, que el Ortze es el primer buque de su clase con el motor hibridado con electricidad, y actualmente está en proyecto adecuarle una miniestación eólica; todo esto abre el futuro energético en el sector marítimo-pesquero a nuestros alumnos.

—
Se oyen ruidos de obra. Hace una semana que el tercer piso se ha tirado entero y el curso próximo disfrutaremos de cuatro aulas acristaladas, digitalizadas e innovadoras en las que se trabajará, con los grados medios, la metodología de trabajo por retos. Profesores y alumnos estamos deseando ver la transformación de las clases. Las mesas dejarán de ser puestos fijos, las pizarras desaparecerán y en su lugar las pantallas interactivas y las cámaras de grabación 360°, junto a las gafas 3D, permitirán la inmersión en las diversas instalaciones de los buques.

—
Los alumnos de primero saben que el próximo curso disfrutarán de un nuevo simulador de navegación y de radio adquirido con fondos del Departamento de Educación del Gobierno Vasco; también el profesorado de puente espera impaciente la llegada de los nuevos equipos.

—
En los talleres, accesibles desde la parte baja de la escuela, no se reconoce a los alumnos con las gafas de protección, los guantes y el buzo de trabajo serigrafiado con el logo y el nombre del centro. Da gusto ver la uniformidad azul de los chicos que trabajan en las cabinas de soldadura, en los tornos de mecanizado, en el aula de frío. Los profesores llevan el mismo equipamiento, y a veces no se distinguen unos de otros.

—
Si salimos de los talleres, nos encontraremos con cortavientos y sudaderas rojas. Son los grupos del ciclo de buceo profesional. En este ciclo se trabaja, desde hace varios años, con la metodología por retos, aquí llamada ETHAZI- ciclos de alto rendimiento. Los dos grupos son pura actividad: dos días mínimo van al agua, otros sueldan o cursan módulos transversales a toda la FP.

—
El tiempo vuela y suena el timbre de las once. La cafetería se llena de alumnos en busca de una bebida, de un sándwich o de una silla y una mesa donde comer el almuerzo traído de sus casas. Hay buen ambiente. De vez en cuando la máquina de la comida se atasca y no cae el producto solicitado, lo que deriva en un golpetón a la máquina y la consiguiente llamada de atención del profesor más cercano. También encuentras alumnos en la cafetería a cualquier hora, estudiando como si fuera la biblioteca; entonces entras silencioso, saludas, coges tu café y dejas trabajar a los futuros marinos.

—
El amor a la enseñanza, la pasión por dar una clase y lograr que te entiendan los alumnos, mostrarles el mundo de la mar, es una experiencia que el profesor vive día a día con entusiasmo. Del profesorado depende, en gran medida, lograr que nuestros alumnos amen la pesca, la mar, el cuidado de las máquinas...; que valoren la importancia del trabajo que realizarán, que se esfuercen por llegar a lo más alto en sus conocimientos y titulaciones. Solo de esta forma, a través de la enseñanza y el aprendizaje, conseguiremos que el mundo de la pesca se mantenga vivo.

—
En las Escuelas Náuticas está el futuro de la pesca. Terminó con un poema de Gabriel Celaya al caso.

**Educar es lo mismo
que poner un motor a una barca.
Hay que medir, pensar, equilibrar...
Y poner todo en marcha.**

**Pero para eso,
uno tiene que llevar en el alma
un poco de marino,
un poco de pirata,
un poco de poeta,
y un kilo y medio
de paciencia concentrada.**

La deriva de la Administración en la Mar, su solución “El Guardacostas”

—
Fernando Novoa Sanjurjo
Ex Director Técnico de Salvamento Marítimo

—
Cuando en pleno desarrollo de la pandemia del 2020 tuve la oportunidad de escribir un artículo sobre la Acción del Estado en la Mar, bajo el título “El Estado en la mar, una hidra de seis cabezas”(1) en el que propongo la creación de un Guardacostas que sustituya en la mar a todos los organismos citados en el mismo, basándome para ello en lo aprendido en mis 50 años de experiencia en este campo (2), no tenía ninguna esperanza de que mi propuesta consiguiera siquiera abrir un debate.

—
Por un lado, porque los temas de la mar no llaman la atención de los medios de comunicación ni de la sociedad salvo que haya un accidente, dado que vivimos de espaldas a lo que en ella acontece, e incluso cuando se celebraron los aniversarios del

Aegean Sea y del Prestige que volvieron a hacer correr ríos de tinta, caí en la ingenuidad de pensar que alguno de los expertos consultados se acordaría de que durante esos hechos, abundaron los comentarios de que una de las lecciones aprendidas de estos accidentes era la necesidad de un <<Mando Único>> para las emergencias y otra que había demasiados organismos con competencias en la mar, pero craso error porque no hubo el menor comentario.

—
Y por otro, porque nadie tiene el más mínimo interés en romper el “status quo”, ni los políticos, ni los encargados de la gestión de la Administración que recordemos que debe de ser <<Eficiente, Eficaz y Económica>> ni mucho menos los responsables y componentes de los organismos cuya desaparición se propone que se pusieron de

perfil como si el tema no fuera con ellos, dado que no les interesa en absoluto que este debate entre en la discusión pública.

—
Todo ello, pese a que España está en el pelotón de cabeza, cuando no el primero, de los países con graves problemas económicos. Recientemente la AIReF comunicaba que estimo que acabaremos el 2023 con una deuda pública del 110% del PIB, incrementada por un déficit público del 4,2%, un déficit en las pensiones de 13.300 millones, y alerta de que la deuda de la Seguridad Social se ha triplicado desde el año 2018, mientras aún no hemos recuperado el PIB anterior a la pandemia y tenemos un paro estructural del 19%.

—
Continúa en la página siguiente

—
Todo lo anterior destaca todavía más, si conocemos que según un estudio del Instituto de Estudios Económicos, los presupuestos de la Administración tienen un gasto ineficiente de 60.000 millones. Vamos, que dilapidamos todos los años esa cantidad ingente de dinero. Esta situación en su conjunto, además de preocupante para todos, supone una verdadera estafa a las generaciones venideras, que tendrán que hacer frente a los recortes a los que nos obligará la Unión Europea para afrontar su pago, mientras los políticos en el Gobierno aplican con estulticia el dicho de “pan para hoy y hambre para mañana”. O como dijo el rey francés Luis XV con absoluto desprecio hacia su pueblo “Después de mí, el diluvio”.

—
Y la situación en el mar, no es que siga igual, es que la ineficiencia se ha disparado así como el gasto, puesto que todos los organismos se han lanzado a una carrera de nuevas inversiones. El CSIC con un nuevo buque de investigación, cuando hay estudios que afirman que la actual flota ya está sobredimensionada. SASEMAR construye un nuevo remolcador cuando ya tiene una sobrecapacidad llamativa y en una llamativa obsolescencia renueva embarcaciones cuando les queda tiempo de vida, pues algunas de las que dio de baja han pasado a prestar servicio en Vigilancia Aduanera. Vigilancia Aduanera también se ha lanzado a una serie de nuevas construcciones, empezando por un prototipo de 43 metros que

salió con problemas de estabilidad y de propulsión. El SEMAR, que por ley no puede salir del Mar Territorial sigue sumando embarcaciones a su “catálogo” náutico, un buque oceánico y una decena larga de patrulleras, cada vez más grandes, más rápidas y equipadas con todo tipo de equipos de última generación, al igual que las de los otros organismos, en una demostración clara de que, al menos para todos ellos, no falta dinero en una España que está como se indica anteriormente.

—
E incluso la Guardia Civil ha creado su propia “Escuela Naval” en Cádiz, bajo el nombre de “Centro de Perfeccionamiento” cuando seguimos desconociendo bajo que titulación oficial (entendiendo como tal la publicada en el BOE) navegan sus mandos, que no tienen formación reglada (es decir, la recibida en centros oficiales homologados: Escuelas de Marina Mercante y Náutico Pesqueras), ni tienen los títulos oficiales que exige la DGMM a todo español que quiera navegar, dado que la única disposición publicada en el Boletín Oficial del Estado relativa a este tema es la OM del 27 de abril (BOE nº 106 del 02/05/92) por “la que se establece el procedimiento que habilita al personal del servicio marítimo de la Guardia Civil para el manejo de sus embarcaciones”, indica que se debe de pasar una prueba teórica práctica bajo un tribunal que me consta que no se reúne desde el año 2016.

—
También en la Universidad de Cádiz oficiales de la Guardia Civil reciben en dos años una formación “ad hoc”, con la que la DGMM les permite montar guardias de puente y máquinas en sus buques oceánicos. Esta misma anomalía se repite con la Policía Marítima de los Mozos de Escuadra que también reciben la formación en su propio centro.

—
Si se tiene en cuenta, que el contenido de la formación reglada que se da en los centros de formación homologados de la marina mercante y en los náutico-pesqueros, se establece de acuerdo con lo establecido por la OMI, para que nuestros marinos puedan navegar por todo el mundo, como ocurre con la formación de la Armada. Vemos, que en España se da la paradoja de que tenemos dos servicios oficiales, el SEMAR y la Policía Marítima de los Mozos de Escuadra, que navegan sin esta formación reglada y bajo títulos propios no publicados en el BOE, lo que en mi opinión supone un agravio comparativo con el resto de españoles a los que sí se les exige, afecta a la seguridad de la vida humana en la mar y me hace dudar sobre la seguridad jurídica de los mandos que navegan con estos títulos propios, en caso de un accidente con víctimas en el que se vean involucrados como causantes.

—
Una de las características necesarias para mantener el control de la mar es la “presencia naval”, es decir, la permanencia constante de embarcaciones patrullando en las aguas de nuestro interés en navegaciones de varios días, mostrando el pabellón, recopilando información, vigilando las actividades de los barcos en nuestra zona de interés y “ocupando” las aguas, listas para reaccionar ante cualquier situación anómala que se produzca. Pues bien, desde que en 1986 el Gobierno tomó la iniciativa de quitarle a la Armada, las competencias y presupuestos que le dio a SASEMAR y SEMAR, esta tuvo que deshacerse de un número muy elevado de patrulleros de distintos tipos a los que quedaba una vida operativa significativa y con los que se mantenía esa presencia naval a la que hago referencia anteriormente. Presencia naval que desapareció en una gran proporción al ser sustituida por el sinfín de embarcaciones del SVA y SEMAR, cuyas salidas a la mar son diarias y de duración limitada, por lo que sus movimientos son muy fáciles de controlar, a los que se unen las de SASEMAR que permanecen normalmente atracadas excepto en caso de emergencia.

—
Con lo indicado en mi artículo del 2020 y lo añadido en los párrafos anteriores, creo que está demostrado que un único Servicio de Guardacostas, de formación naval y armado, que asuma las funciones de todos estos organismos, sería mucho más eficiente, eficaz, operativo y económico, que la actual amalgama existente, que para más inri, no solo no se coordinan entre sí

para mantener embarcaciones en el mar el mayor tiempo posible, sino que mantienen “tics individualistas” que deben de buscar la promoción propia, en vez de la eficacia general de la Administración y así, con sorpresa, vimos que para reflotar los dos semisumergibles de narcotráfico localizados, en vez de usar los recursos de Sasemar: remolcador, buzos, bombas de achique y sistemas de reflotamiento, se utiliza un balandro de mover muertos de bateas alquilado para la operación, que en el caso de Aldán en el que fui testigo directo, apenas pudo levantarlo del fondo, lo llevaron entre dos aguas hasta el muelle donde se les hundió, teniendo que pedir entonces flotadores a Sasemar y una bomba de achique a Protección Civil de Cangas para sacarlo a superficie.

—
Y por si estos argumentos fueran pocos, desde marzo del año pasado nos encontramos con una guerra en Europa que ha supuesto un cambio radical en la situación geopolítica mundial y que afecta de forma directa a la situación en la mar. Y así vimos que fueron saboteados los gaseoductos de NordStream en el Báltico y de repente el Sr. Borrell, descubre y denuncia alarmado: “Ante «crecientes tensiones geopolíticas», la UE «debe aprender a hablar el lenguaje del poder también en el mar, un ámbito estratégico cada vez más disputado».

—
Y no son sólo los conductos submarinos de todo tipo, están también los cables submarinos, que en la Nueva Guerra Fría hacia la que nos dirigimos serán también objetivos prioritarios a proteger, así

como la necesidad de incrementar la permanencia, el control y la vigilancia de las aguas de nuestro interés. Y para complementar a la Armada, en ese lenguaje del poder también en la mar al que se refiere el Sr. Borrell, lo que tenemos actualmente no nos sirve. Y la solución es el Guardacostas. Y así lo ve el General de División del Ejército de Tierra Juan C. Domingo Guerra, que en su libro “Soldados” en el apartado <<Algunos cambios necesarios>> escribe: “Son muchas las agencias que comparten ámbito competencial en la mar” y posteriormente sigue: “España es la única de las grandes naciones que carece de un Servicio de Guardacostas que unifique medios y las misiones que hoy se distribuyen, compiten o solapan competencias en ese ámbito: Servicio Marítimo de la Guardia Civil, Servicio de Vigilancia Aduanera, la Fuerza de Acción Marítima, el Ministerio de Agricultura y el de Transporte.

A lo que yo añado los buques del ISM y del CSIC, de tal forma que al final del proceso del obligado e imprescindible cambio de paradigma, sólo queden la Armada y el Guardacostas para desarrollar la acción del Estado en la mar.

—
(1).- <https://www.defensa.com/en-abierto/estado-mar-hidra-seis-cabezas>

(2).- *De los que 20 fueron en la Armada, 17 creando y dirigiendo el Servicio de Busca e Salvamento de la Xunta de Galicia (pionero en España en el uso de helicópteros civiles para esta tarea) y los últimos 11 trabajando como responsable de la seguridad operacional de las actividades de vigilancia pesquera, salvamento y vigilancia aduanera que prestaba la empresa Inaer a las distintas administraciones.*



—
**Ramón Otero
Martínez**
Profesor
numerario del
IPMP do
Atlántico de
Vigo

La responsabilidad de los mandos ante naufragios y abordajes

—
La responsabilidad en que pueden incurrir capitanes, oficiales y armadores en caso de accidentes marítimos, siendo los más llamativos abordajes y naufragios, ha sido objeto de una profusa regulación internacional para conseguir su unificación a nivel global.

—
Esa larga singladura legislativa comienza con el Convenio de Bruselas de 1910 para unificación de ciertas reglas en materia de abordajes, los Convenios de Bruselas de 1952 sobre competencia penal y civil en materia de abordajes, el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar de 1972 y el Convenio de

Londres 76/96 sobre limitación de responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, este último no exclusivo para abordajes o naufragios sino para cualquier incidente que pueda suponer responsabilidad civil para el armador.

—
A nivel nacional es la Ley 14/2014 de Navegación Marítima la que se ocupa de estos asuntos, si bien suele remitirse a los convenios internacionales ratificados por España para evitar una doble regulación.

—
A nivel de infracciones administrativas, nos encontramos con el Real Decreto Legislativo 2/2011 por el que se aprueba el texto refundido de

la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

—
Desde el punto de vista penal, sería de aplicación la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.

—
Por otra parte, la Ley General de la Seguridad Social regula en su artículo 164 el recargo de prestaciones, aplicable en el supuesto de que el caso se califique como accidente laboral culpable.

—
Para ilustrar mi exposición, me apoyaré en una serie de sentencias sobre accidentes bien conocidos y acaecidos en los últimos 20 años.

—
Las responsabilidades pueden ser de cuatro tipos, resultando, por regla general, compatibles entre sí.

—
Responsabilidad administrativa. La norma de referencia en este caso es la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Suelen ser de infracciones graves o muy graves relativas a la seguridad marítima y la sanción consiste en multa de hasta 180.000 euros o 901.000 euros, según sea grave o muy grave y que se aplicaría al armador y al capitán conjuntamente si ambos fueran culpables. Incluso aunque el armador fuera inocente, sería sancionado por culpa in eligendo respecto de sus dependientes. También puede implicar la inhabilitación de la tarjeta profesional del tripulante culpable durante un tiempo. Esta responsabilidad resulta compatible con las demás que iremos viendo, excepto con la penal que, en caso de apreciarse, supondría la suspensión del expediente administrativo mientras no haya una resolución en la vía penal. También sería aplicable la Ley de Infracciones y Sanciones en el Orden Social en caso de que existiesen infracciones relativas a las medidas de seguridad y/o prevención de riesgos laborales, aunque en este caso sólo al armador.

—
Penal. En este tipo de accidentes, cuando media culpa o negligencia grave, es muy habitual que desplace a la administrativa. Los delitos que suelen cometerse son el homicidio por imprudencia, las lesiones, delito de daños o delitos contra los derechos de los trabajadores. Las personas que pueden resultar imputadas son los capitanes u oficiales responsables en el momento del accidente. El armador sólo incurriría en ella si su

actuación u omisión fuese la causa del accidente. Las penas van desde la prisión (de 1 a 4 años en el caso del homicidio imprudente) pasando por la multa penal y/o la inhabilitación profesional. Esta responsabilidad resulta compatible con las demás, excepto con la administrativa cuando se trate del mismo hecho y fundamento.

—
Civil. Se trata de la indemnización por los daños causados en un accidente culposo a los perjudicados o a sus causahabientes. Recaería sobre el armador al ser responsable por sus dependientes en responsabilidad solidaria con el autor. Resulta compatible con todas las demás. Cuando deriva de la comisión de un delito, la sentencia condenatoria incluye la responsabilidad civil.

—
Social. Se denomina recargo de prestaciones. En caso de que el accidente se haya producido por incumplimiento de las normas de seguridad en el trabajo o prevención de riesgos se condenaría a la empresa a un recargo de entre el 30 y el 50% sobre las pensiones que hayan devengado los causantes del accidentado. Se trata de una responsabilidad no asegurable consistente en el pago de una cantidad a tanto alzado calculada según la cuantía y duración de la pensión. También es compatible con los demás tipos.

—
Algunas sentencias que ilustran esta materia serían:

—
Sentencia del juzgado de lo penal de Algeciras del año 2015. En ella se condena al patrón, que también era el armador, del Nuevo Pepita Aurora

por naufragio culpable, en el que fallecieron 8 tripulantes, a 18 meses de cárcel, 1.200.000 euros en concepto de indemnización por los fallecidos y 245.000 euros de indemnización a los 7 supervivientes. Además, la sala de lo social del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía le impuso un recargo de prestaciones del 50% para las pensiones de viudedad y orfandad devengadas.

—
Sentencia de la Audiencia Provincial de Baleares del año 2015. Responsabilidad civil derivada de abordaje entre una embarcación de recreo y un ferry de Trasmediterránea. Se condena a capitán, propietario y aseguradora del yate, por abordaje culpable unilateral, a una indemnización cercana a los 2.000.000 de euros. No se les permite constituir el fondo de limitación de responsabilidad por tratarse de un yate empleado sin ánimo de lucro.

—
Sentencia del juzgado de lo Penal nº 16 de Barcelona del 2023. En el caso de un abordaje calificado de culpable bilateral entre el mercante ruso Mid Volga y el pesquero español El Fairell, se condena al oficial de guardia del Mid Volga a pena de prisión de 2 años y al propio oficial, al armador y al seguro del mercante a casi 617.000 euros por los dos marineros del pesquero muertos, sobre 27.000 euros por los supervivientes y casi 515.000 euros de indemnización a los armadores del pesquero por su pérdida. Asimismo se le inhabilita por tres años para ejercer en España. El patrón del pesquero fue condenado a una multa penal.

Tarde, mal y arrastro

—
Amador Conde Suances

Capitán de Pesca y Piloto de Primera de la Marina Mercante

—
Mucho se ha hablado y escrito desde la tragedia del buque congelador Villa de Pitanxo. Ahora, con el paso del tiempo, me gustaría hacer unas humildes reflexiones desde mi atalaya, con la experiencia que adquiriré después de casi 40 años de marino-pescador.

—
Las familias de los compañeros -por las que siento un gran respeto- deben sentirse apoyadas tanto por las administraciones públicas que deben poner todos los medios necesarios a su disposición, facilitándoles evitar el farragoso proceso burocrático, como también percibir todo el apoyo de la sociedad civil.

—
Pero, a mi juicio, creo que todas las tragedias deben tener la misma respuesta y seguir los mismos protocolos. Lo que no es edificante es observar que hayamos asistido a declaraciones imprudentes, a aprovechar la desgracia para la

promoción mediática de políticos y algunos particulares, opinando sin conocimiento sobre las causas del siniestro, etc. En algunas ocasiones parecía un reality show, lo que devaluó, a mi juicio, la credibilidad de ciertos protagonistas, amén de la retahíla de actos que poco o nada sirvieron ni para aclarar los motivos del siniestro, ni para mejorar los déficits de seguridad que la flota pesquera y sus tripulantes padecen.

—
Estando de acuerdo en la necesidad de conocer qué es lo que ha ocurrido, considero que después de más de un año a más de mil metros de profundidad, cercano a un cantil y en una zona de intensas corrientes, créanme que, con todos los respetos, la bajada al pecio no resolverá las enormes dudas que rodean a las causas que provocaron esta tremenda desgracia.

—
Lamentablemente esta decisión sólo produce dilapidar el dinero público, que mejor iría para

ayudar a familias de las víctimas del mar, y no bajo el pretexto de conocer las causas, generar un negocio privado que, convencido estoy, no servirá para corregir los déficits de seguridad de la flota. Además, crea el precedente de que cuando se produzca un hundimiento de otro barco, habrá que tratarlo con el mismo protocolo, pues no puede ni debe haber excepciones.

—
Pasará esta desgracia y seguirán los responsables de la seguridad marítima de brazos caídos, sin asumir responsabilidades, sin acometer las reformas, las inspecciones y controles necesarios para mitigar los gravísimos riesgos que cada día amenazan a miles de profesionales del mar.

—
Otra oportunidad perdida en medio de un teatro de la confusión, la duda y el oportunismo político.



La añoranza en el ADN del marino

—
Isidro J. Pérez de Aragón
Capitán de Pesca

—
Generalmente a esta singular profesión se llega a través de la vocación y/o la tradición familiar, porque es difícil entender desde una vida "normal", la compleja vida de marino, aislada, inestable y peligrosa, para lo que es preciso estar dotado de fortaleza de carácter, gran vida interior e importante capacidad de soledad.

—
Desde muy joven siempre supe que de mayor sería marino, porque toda mi familia pasó por la Armada, Mercante y Pesca.

—
Mi padre, tíos, primos, abuelo paterno, sus hermanos y padre, además de una enorme red de amigos y conocidos lo fueron y sólo pensaba en acabar el bachillerato, estudiar Náutica, embarcarme en buques de navieras importantes para conocer el mundo a través de mares, océanos, países y sus gentes.

—
En casa, los temas de conversación giraban en torno a los viajes, campañas, mares y barcos de todos los tamaños y tipos, rutas, temporales y puertos de los países más lejanos y mi principal afición era ver desde el puerto los barcos que entraban y salían, sus tripulantes, maniobras y a veces, lo hacía desde mi propia pequeña embarcación que llamé "Nelson", (porque todavía no conocía la historia de "Blas de Lezo"), en la que soñaba que algún día sería yo el capitán de esos navíos.

—
Siempre observé que la añoranza forma parte del acervo marino. Cuando estaban de permiso en tierra, a la semana ya estaban

pensando sobre cuando incorporarse al mismo barco u otro y cuando estaban meses navegando, pensaban cuanto faltaba para regresar a casa.

—
Y esa añoranza no acababa ni cuando se producía el retiro, ya que seguían paseando por el puerto para seguir viendo y visitando barcos de todo tipo, donde siempre había un conocido, amigo o familiar, próximo o lejano, para seguir hablando de la vida a bordo, la comida, las características del barco, la tripulación, los temporales y cientos de anécdotas que hacían revivir y añorar los buenos tiempos pasados.

—
Me considero un marino vocacional y tradicional, que durante medio siglo mi vida ha girado alrededor de los barcos y océanos y que cuando dejé de navegar, mi condición "sine qua non" para destinos en tierra siempre fueron en compañías con flota en las que no dejaba pasar ocasión para navegar.

—
En la primera compañía en la que me contrataron en "tierra" como director-gerente, no entendían mis "escapadas" en las que me embarcaba en alguno de los buques de la empresa para comprobar "in situ" la posibilidad de mejorar la operativa, la producción, la organización y a veces, actuar como "comodín" ante la necesidad de suplir a algún capitán, piloto o patrón y así estuve cerca de 5 meses embarcado, en tres años y medio de gestión, que por otra parte, se cuadruplicaron positivamente todos los parámetros empresariales.

—

Cuando los barcos estaban en altamar, hablaba cada día con sus capitanes y al llegar a puerto, yo era quien los recibía a pie de muelle y quien primero subía a bordo para recibir del Capitán las novedades y noticias del viaje o campaña, porque lo consideraba una acción de respeto hacia el capitán y su tripulación.

—

Mientras el barco permanecía en puerto, durante las operaciones de descarga, reparaciones, etc., pasaba parte del tiempo y comía siempre a bordo y eso me hacía volver a revivir los buenos tiempos y de paso también me servía para comprobar el "ambiente" a bordo.

—

En todas las empresas de varios países en las que trabajé, antes que en un coche privado, siempre me hice con mi barquito particular para no perder ese entorno inexplicable de conexión con la mar y los colegas y para la estabilidad emocional que esta emana a un marino.

—

Con el tiempo, con más edad y ya retirado, para "matar el gusanillo", suplí esa añoranza con viajes en cruceros, que aunque es otra cosa, salvando las distancias, me recordaba los buques que conocí de Transatlántica, Ybarra y Trasmediterránea de los 60.

—

Así, he realizado una decena de cruceros por el Báltico, Mediterráneo, Caribe, Atlántico, Fiordos y reconozco que me ha resultado muy interesante. Buques increíbles de entre 250 y 350 m de eslora, de 12 a 18 cubiertas, de 1.000 a 2.000 tripulantes de navegación cómoda y estabilidad extraordinaria.

—

En estas "excursiones" no me pierdo las entradas y salidas que se realizan normalmente cada día entre las 6 y las 8 h am y pm, respectivamente.

—

Observo las maniobras y siento una enorme "envidia sana" cuando veo los atraques y desatraques, de estos "monstruos" de entre 100.000 a 220.000 Tm de Arqueo sin necesidad de remolcadores y que hasta con viento y corriente, los maneja con sus manos el capitán, a través de sus 2 ó 3 propulsores azimutales de popa y sus 4 a 6 laterales.

—

Son maniobras que los ajenos a la profesión las miran pero no las entienden pero para el viejo profesional, son de una gran dificultad y responsabilidad dignas de elogio.

—

Igualmente, observo a los oficiales y capitanes con los que he tenido ocasión de conversar.

—

Son de todas las nacionalidades: italianos, griegos, alemanes, croatas, ucranianos etc. y rara vez coincide con la de la bandera del buque que puede ser de una compañía italiana con bandera de Panamá o una noruega con bandera de Bahamas.

—

Las mayores y más importantes compañías son norteamericanas, aunque también las hay europeas y lamentablemente ninguna española.

—

La tripulación es de muy diferentes países y en un sólo buque hay una media de 40 nacionalidades, por lo que hay un idioma oficial operativo que es el inglés.

—

No he coincidido con oficiales y capitanes españoles, pero sí uno portugués, que me llamó la atención por su seriedad y sus actos poco habituales.

—

Viajaba con su esposa, comía en el self-service de los pasajeros, cuando podía hacerlo en su comedor y por lo que supe, era tan respetado como estimado entre la tripulación.

—

Un buen día supe que había navegado en bacaladeros en Terranova y entonces entendí la austeridad de sus actos y su serio comportamiento, porque aquello deja huella.

—

Por otra parte, nunca he entendido como es posible que España no tenga una o varias navieras de cruceros, teniendo en cuenta que somos un importante destino turístico, disponemos de astilleros, profesionales cualificados y centenares de puertos y destinos peninsulares e insulares que visitar, que garantizarían la rentabilidad y sumarían cientos de miles de turistas al sector.

—

Una vez más me entristece constatar que las muchas instituciones políticas que pagamos, son incapaces de ver y fomentar una actividad como ésta que es importante generadora de empleo y sería un complemento a la actividad turística que es la primera industria en España, además de una referencia en el mundo.

—

Mientras otros países fomentan este digno trabajo porque hay necesidad de marinos en el mundo, la marina civil española es cada día más insignificante.

—

Las autoridades responsables deberían reflexionar y trabajar en ello antes de que desaparezca definitivamente, porque eso no sería aceptable.

Al llegar a casa

—
Iago Torres Parada

Psicólogo General Sanitario y
Psicólogo Jurídico-Forense
Fundador de Self Psicología, en
Santa Uxía de Ribeira

—
Has cumplido con tu marea. Cumplieras con el tiempo estipulado en contrato, o por contratiempo se extendiera, vuelves a casa, y sin darte cuenta, han cambiado cosas.

—
Tus hijos han pegado un estirón, están castigados porque suspendieron 5 asignaturas en el último trimestre, tu pareja te cuenta que ha tenido que cambiar algún electrodoméstico porque se averió, tus padres tienen gafas nuevas, y algún amigo tuyo ha cambiado de trabajo, de coche, se ha casado o ha tenido un hijo, o incluso que algún compañero tuyo ha tenido un accidente en el barco, a veces, muy desafortunado...

—
Parece que el tiempo se parara el día que embarcaste, pero no fue así. Y no sólo han cambiado cosas, ahora tienes que adaptarte a ellas. La vida en tierra no está como la dejaste.

—
Añadido a todo esto, está la rutina. Te has pasado los últimos meses con una monotonía de trabajo, que ahora no es funcional. ¡Y bien merecidas las vacaciones! Pero, ¿qué harás con todo ese tiempo?

—
Sí, puedes pasar tiempo con tu familia o amistades, pero ellos también tienen ya su rutina (trabajo, estudios, compromisos, aficiones, etc.), con lo que no podrás ocupar todo ese tiempo con ellos. Y aparece el aburrimiento, tal vez incluso la soledad.

—
Nos vemos obligados a crear nuestra propia rutina, tratando de coincidir horarios con el resto de personas que nos importan, y buscar nuestras propias aficiones. Hay a quien le gusta seguir formándose, aprender cosas, hacer “chapuzas” en casa, o sencillamente dedicarse a hobbies. También es posible que haya algún plan especial: un viaje, algún concierto... Y obviamente, como no podía ser menos, descansar.

—
Los italianos hablan de el dolce far niente, de alguna forma, una filosofía que podríamos resumir en “el placer de no hacer anda”, no obstante, esta frase simplifica demasiado el concepto. Se trata de desconectar, de tomarse un momento para uno mismo y no pensar en preocupaciones del futuro, ni en hechos del pasado, y sencillamente, vivir el presente, sea viendo pasar a la gente con una taza de café o haciendo introspección mirando al techo.

—
Aunque a veces pueda resultar complejo, la posibilidad de utilizar todo ese tiempo, nos abre diferentes posibilidades, entre las que elegiremos a nuestro gusto, invirtiéndolo en la familia, en el hogar, y la siempre beneficiosa opción, en nosotros.

—
Esto se repite con el paso de los años, y aunque pueden aparecer dificultades, cada vez resulta más fácil adaptarse a estos cambios de ritmo, pues ya sabemos en lo que invertir ese tiempo, o tenemos proyectos que llevarán más tiempo del que disponemos hasta volver a embarcar. Sea como sea, siempre se encuentra la manera de disfrutar al llegar a casa.

¿Cabezas de turco?

—
Por Severino Martínez Urruticoechea
Capitán de Pesca y de la Marina Mercante.
Jubilado



—
Cuando leo información relativa a las responsabilidades de siniestros marítimos con víctimas, como es el caso del buque SAFRÁN-siniestro ocurrido en noviembre del 2014, cuando este barco, con sede en Burela (Lugo) naufragó en las costas de Francia, con dos marineros muertos-, no puedo menos que rebelarme, puesto que observo la tendencia a deslizar únicamente las responsabilidades civiles y penales en una dirección.

—
Y yo que ejercí mando hasta mi jubilación, me pregunto: ¿Y quién investiga al investigador? ¿Qué pasa con los miles de funcionarios públicos que tienen la sacrosanta responsabilidad, entre otras, de velar por el control del estado de las embarcaciones, despacho de buques, lista, cualificación y competencia de sus tripulantes, control de estabilidad, medios de seguridad y salvamento, etc.?

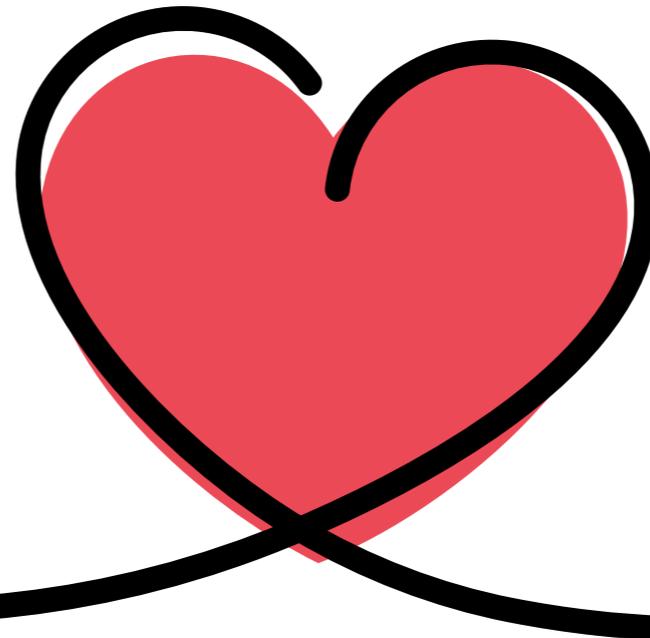
—
Curioso que ni las investigaciones administrativas ni judiciales, entren a investigar si todos los agentes responsables de la seguridad de tripulantes y buques, incluidas las Capitanías, Inspecciones de Salud Laboral y Trabajo, etc., hacen escrupulosamente su trabajo.

—
Reitero mi desconcierto: ¿Quién vigila al vigilante? ¿O sólo buscamos cabezas de turco? Es evidente que no siempre y no sólo son los únicos responsables los mandos de los buques, sino que hay un grave y preocupante deterioro en la cadena de responsabilidades, que en muchas ocasiones dejan a los mandos a los pies de los caballos.

—
Los compañeros entenderán mi reflexión, ellos también son víctimas de la dejación de quienes deben cumplir y hacer cumplir la legalidad vigente. Saludos y buena proa.

La belleza interior es la que vale

—
Ramón Martínez Caamaño (D.E.P.)
Patrón de Pesca de Altura, Capitán
de Yate y Sacerdote
*Artículo publicado en la revista de
AETINAPE en junio de 2012*



—
Si bien para un primer acercamiento la belleza física juega un cierto papel, para lograr sentimientos y relaciones perdurables, lo que realmente vale es la belleza interior. Esto es, sin duda así y existen sobradas pruebas al alcance de la mano. Basta pensar en hermosísimas actrices que se casan con los más apuestos e idealizados galanes, y al tiempo se separan.

—
Evidentemente la belleza física no alcanzó para afianzar y hacer perdurable la relación. En cambio, todo lo bello que uno tiene por dentro, la pureza de los sentimientos, la claridad espiritual, pueden mantener vivos sentimientos, emociones, pasiones, y hacerlos perdurar más allá de las dificultades y conflictos propios de la vida de relación. Si uno cultiva y embellece su ser interior y se siente contento y seguro de esa mágica potencialidad; si

se siente digno poseedor de todas esas virtudes, será dueño absoluto de todos sus sueños y de su futuro. Porque un espíritu fuerte y seguro de sí, siempre consigue lo que quiere.

—
Por eso... ¡Apodérate sin vacilar de tus sueños, tus proyectos y tu ser! ¡Redecora tu interior y adórnalo con lo mejor de ti mismo! ¡Refuerza los cimientos de tu personalidad con una buena dosis de autoestima! Finalmente, tu mundo, ese mundo que construiste con que y con quienes quieres vivir, será tuyo... definitivamente tuyo... absolutamente tuyo... y recuerda que un día te convertirás en añoso, por tanto, permíteme, querido marino, estos consejos para cuando seas viejo.

—
Y es que la edad trae una etapa en la vida que no siempre es fácil de llevar, y donde tenemos que ser más comprensivos que nunca.

—
El día que esté viejo y ya no sea el mismo, ten paciencia y compréndeme.

—
Cuando derrame comida sobre mi camisa y olvide como atarme mis zapatos, recuerda las horas que pasé enseñándote a hacer las mismas cosas.

—
Si cuando conversas conmigo, repito y repito las mismas palabras que sabes de sobra como termina, no me interrumpas y escúchame. Cuando eras pequeño(a) para que te durmieras tuve que contarte miles de veces el mismo cuento hasta que cerrabas los ojitos.

—
(Pasa a la página siguiente)



—
Cuando estemos reunidos y sin querer haga mis necesidades, no te avergüences y compréndeme que no tengo la culpa de ello, pues ya no puedo controlarlas. Piensa cuantas veces cuando niño(a) te ayudé y estuve paciente a tu lado esperando a que terminaras lo que estabas haciendo.

—
No me reproches porque no quiera bañarme; no me regañes por ello. Recuerda los momentos que te perseguí y los mil pretextos que te inventaba para hacerte más agradable tu aseo. Acéptame y perdóname. Ya que soy el niño ahora.

—
Cuando me veas inútil e ignorante frente a todas las cosas tecnológicas que ya no podré entender, te suplico que me des todo el tiempo que sea necesario para no lastimarme con tu sonrisa burlona. Acuérdate que yo fui quien te enseñó tantas cosas. Comer, vestirse y tu educación para enfrentar la vida tan bien como lo haces, son producto de mi esfuerzo y perseverancia por ti.

—
Cuando en algún tiempo mientras conversamos me llegue a olvidar de qué estamos hablando, dame todo el tiempo que sea necesario hasta que yo recuerde, y si no puedo hacerlo no te burles de mí; tal vez no era importante lo que hablaba y me conforme con que me escuches en ese momento.

—
Si alguna vez ya no quiero comer, no me insistas. Sé cuánto puedo y cuánto no debo. También comprende que con el tiempo ya no tengo dientes para morder ni gusto para sentir.

—
Cuando me fallen mis piernas por estar cansadas para andar, dame tu mano tierna para apoyarme como lo hice yo cuando comenzaste a caminar con tus débiles piernas.

—
Por último, cuando algún día me oigas decir que ya no quiero vivir y solo quiero morir, no te enfades. Algún día entenderás que esto no tiene que ver con tu cariño o cuanto te ame. Trata de comprender que ya no vivo sino que sobrevivo, y eso no es vivir.

—
Siempre quise lo mejor para ti y he preparado los caminos que has debido recorrer. Piensa entonces que con el paso que me adelanto a dar estaré construyendo para ti otra ruta en otro tiempo, pero siempre contigo.

—
No te sientas triste o impotente por verme como me ves. Dame tu corazón, compréndeme y apóyame como lo hice cuando empezaste a vivir. De la misma manera como te he acompañado en tu sendero te ruego me acompañes a terminar el mío. Dame amor y paciencia, que te devolveré gratitud y sonrisas con el inmenso amor que tengo por ti.



Las propuestas de la directora del ISM: el culmen de la vileza

—
**Julián
Fernández
da Silva**
Ex Marino y
Profesor

—
No salgo de mi asombro al releer una y otra vez la noticia sobre la posibilidad de que un marino pueda recibir hasta 12.000 euros por cada año que demore su retiro.

—
La verdad es que esta noticia es vergonzosa, que nuestros responsables públicos estén encabezando la tesis de los “depredadores” es el culmen de la vileza.

—
Es demencial la propuesta de esta señora, que no sabe lo que es un barco, como la gran mayoría de nuestro políticos, que desconocen el sufrimiento y la dureza del trabajo en el mar y todo lo que le rodea, las ausencias de las familias, el disfrute del ocio, control de la salud, añadiendo a ello los gravísimos riesgos inherentes del duro trabajo a bordo.

—
Que se lo digan a algunos compañeros, que pudiendo haber estado jubilados, por razones inconfesables y que desconozco, estaban embarcados con más de 70 años, pudiendo llevar más de 15 jubilados y al final una desgracia se los ha llevado y no han podido cobrar la primera nómina de jubilado, después de estar cotizando 40 ó 50 años. A algunos de ellos los he conocido personalmente.

—
En fin, esto es lo que hay y lo sabemos todos. Esta aparente ignorante pretende apagar un fuego con lanzallamas y sus propuestas vienen trufadas de oscuros intereses.

—
Este sector está deshumanizado hasta las trancas y todos los que lo conocemos un poco sabemos cuál es el virus, y los que lo provocaron saben cuál es el antídoto.

—
Sin embargo, desde que soy funcionario público, una de las cosas que más me irrita es el nulo interés de los agentes sociales-especialmente de las centrales sindicales- ante el deterioro del trabajo marítimo y de las condiciones de vida en el mar.

—
Lo que sí puedo asegurar es que éstos tienen importante presencia y capacidad negociadora en la Función Pública. Y así va la cosa: con altos funcionarios y pseudo funcionarios interviniendo en la vida de los demás desde sus cómodos despachos al abrigo de cualquier tempestad.

La pesca sigue matando a sus hijos ante la indiferencia de las autoridades marítimas y laborales



—
Por Fernando Ruiz Menéndez
Jefe de Máquinas

—
La pesca, el sector con mayores niveles de mortalidad laboral, acaba de asistir a una nueva tragedia.

—
El pasado mes de abril, el pesquero “VILABOA UNO” con base en Santander, naufragó con un desgraciado balance de 2 muertos, 1 desaparecido y 7 tripulantes rescatados.

—
Son ya alarmantes los accidentes mortales en este sector, y nadie asume responsabilidades. Volvemos a los tiempos de la resignación, los silencios

interesados, las comisiones de investigación, los funerales, los homenajes póstumos, los minutos de silencio, las plañideras, etc., etc. Tiempos de los que sólo la suerte nos apartó.

—
En tanto, los responsables de la administración marítima siguen ausentes de las políticas preventivas: formación, inspección, Ley de Prevención de Riesgos laborales, despachos, etc. Una vez más, los tripulantes inocentes siguen trabajando en el “filo de la navaja” sin que a ningún burócrata, le caiga la jeta de vergüenza y dimita.

—
Vaya mi solidaridad y respeto a las víctimas, sus familias y compañeros de tripulación que por fortuna para ellos están a salvo. Mientras, seguirán los responsables de la seguridad “retorciendo” la interpretación de este grave accidente, como es habitual. Balones fuera, lamentable, mientras suma y siguen las tragedias para los nobles, héroes y menospreciados trabajadores del mar. Espurios y bastardos intereses siguen llenando de luto las familias de los muertos y de rabia el corazón de los demás.



Pescan en los caladeros de fondos públicos

—
Por Juan López Valle
M. Mayor Naval

—
Puede que pasen desapercibidos los cada vez más emergentes profesionales de la pesca en los caladeros del dinero público. Es, sin duda, el mayor seguro de los pingües beneficios de estos nuevos expertos en esta modalidad de negocio.

—
Busquen datos oficiales de la evolución del sector extractivo y del número de buques y empleos en los últimos 20 años y compárenlos con la evolución del número de empleados públicos de las administraciones marítimo-pesqueras. Verán el sobresalto que les invadirá, la realidad supera la ficción.

—
Coincide casi porcentualmente la caída de empleo en la flota con el aumento de funcionarios en las múltiples administraciones marítimo pesqueras. Este es, a mi juicio, el principio del fin de un sector en proceso de extinción, es la misma deriva que llevó en los últimos años la marina mercante española.

—
Y ustedes se preguntarán cómo emergen variopintas organizaciones de pescadores cuando la flota desaparece progresivamente y cómo se mantienen a flote. Organizaciones al frente de las cuales se sitúan personas que nunca han pisado un barco. Pues porque se han sustituido los tradicionales caladeros por fondos de dinero público, sobre todo procedentes de caladeros de la UE, mientras recortan cuotas, acceso a caladeros y financian desguaces.

—
Esta lamentable realidad es especialmente dura para una persona como yo, que ejercí profesionalmente, tanto en marina mercante, flota congeladora y remolcadores, cuando el sector marítimo español navegaba en mares de bonanza

—
Si ya se decía en Cangas: "ninguén regala rodaballos por fodóns". En este mundo, "os mais parvos fan avións".

—
Buenas singladuras.

Barcos de cabotaje del norte de España

Un libro de Ramón García Filgueira

Patrón Mayor de Cabotaje
Amigo y compañero de AETINAPE

—
Medulia Editorial acaba de lanzar la obra de Ramón García Filgueira (Corme, 1954), quien desarrolló toda su vida profesional en la Marina Mercante.

—
Actualmente el autor está jubilado, trabaja en la recuperación de datos sobre la vida de los buques de cabotaje del norte de España y de sus tripulaciones. Así, y después de «Barcos de cabotaje del corazón de la Costa da Morte», llega Barcos de cabotaje del norte de España I (casco de madera), publicación que presentó el sábado 29 de abril de 2023 en el Maccmo (Museo de Arte Contemporánea da Costa da Morte en Corme), su tierra natal.

—
Este primer libro forma parte de una serie de ensayos dedicados a la historia de nuestros buques de cabotaje con casco de madera, que en algún periodo de su vida fueron de propiedad norteña, donde se dedicaron al transporte de mercancías por todo nuestro litoral.

—
Los buques que trata esta obra tuvieron su mayor esplendor en el siglo XIX, a partir de aquí

entraron en decadencia siendo relevados por los buques de vapor con casco de acero, algunos aguantaron hasta la década de los sesenta pero ya reformados con la incorporación de pequeñas máquinas de vapor como auxiliar de la vela y finalmente motores diésel.

—
Una gran parte de esta flota finalizó su vida en los tráficos de mercancías entre los puertos peninsulares y las Islas Baleares, así como entre las islas del archipiélago Canario, hasta que fueron sustituidos por los buques portacontenedores y de carga rodada.

—
También cabe resaltar la importancia de nuestra carpintería de ribera, famosa por en todo el litoral por su robustez y estanquidad, condición primordial en este tipo de embarcaciones.

—
Toda la información para la elaboración de esta obra ha sido recopilada de los archivos de la Capitanías Marítimas, Lista Oficial de Buques (L.O.B.), Lista de Lloyd's Register, Registros Mercantiles, Derroteros de la Costa Española y de la aportación documental de particulares que desinteresadamente colaboraron con el autor.

—
El libro de Ramón García Filgueira, cuya ilustración de portada es un trabajo de Aquiles Garea Moledo, pone en valor asimismo la carpintería de ribera, de prestigio en todo el litoral.



40 años
a bordo
AETINAPE

Boletín Digital JUNIO 2023