
From: cesar deben [afrikamar@yahoo.es]
Sent: jeudi 10 septembre 2009 16:12
To: MARE CFP CONSULTATION
Subject: Rv: AETINAPE

-- El **mié, 9/9/09**, aetinape <aetinape@aetinape.com> escribió:

De: aetinape <aetinape@aetinape.com>
Asunto: AETINAPE
Para: afrikamar@yahoo.es
Fecha: miércoles, 9 septiembre, 2009 12:07

D. César Deben
DIRECTOR DE POLITICAS PESQUERAS
DE LA COMISION EUROPEA

En A Coruña, a 9 de septiembre de 2009

Estimado amigo:

De acuerdo con nuestra conversación el pasado viernes en Santiago con motivo de la conferencia sobre la reforma de la PCP y el Libro Verde, te adjunto documento de nuestra Organización que desearíamos fuese tenido en cuenta a la hora de la elaboración del Libro Verde.

Asimismo, agradeceríamos ser tenidos en cuenta ante cualquier convocatoria al sector para participar en este y otros importantes asuntos para el sector marítimo-pesquero.

Agradeciendo tu inestimable colaboración, y quedando a tu entera disposición, recibe un fuerte abrazo.

Fdo. José M. Muñiz Ríos

PRESIDENTE

Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera

Asuntos marítimo-pesqueros de interés comunitario

REFORMA DE LA POLITICA COMUN DE PESCA
ELABORACION DEL LIBRO VERDE

Santiago de Compostela, a 4 de septiembre de 2009

¿Qué es AETINAPE?

La organización profesional de los titulados náutico-pesqueros españoles.

Una entidad nacida para dignificar la actividad directiva de las empresas marítimo-pesqueras, en el marco de una preocupación constante y general por elevar los índices de bienestar de todos los trabajadores que prestan sus servicios en el sector marítimo.

Desde hace más de 25 años es interlocutor habitual tanto de las instituciones públicas relacionadas con la administración marítimo-pesquera, como de otras entidades no gubernamentales con presencia en el sector.

Su revista, órgano informativo de la entidad, tiene una tirada de 8.000 ejemplares que se envían a los casi 6.000 afiliados y que circulan por todos los ámbitos profesionales relacionados con la pesca y el transporte marítimo.

Propuestas

La absoluta internacionalización de los asuntos marítimo-pesqueros, tanto desde el punto de vista extractivo como del laboral, industrial, mercado alimentario, etc., hace que las instituciones europeas jueguen un papel cada vez más importante en la determinación de sus coordenadas de futuro.

Es por ello que la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera presenta estas observaciones a la ponencia que redacta la Política Común de Pesca, con el mayor ánimo constructivo hacia una realidad sectorial de la que todavía dependen gran cantidad de comunidades litorales, afectadas además por un completo proceso de transformación estructural. Con estas aportaciones, AETINAPE quiere contribuir, como lo viene haciendo desde su fundación hace 26 años, a la configuración de un sector económico con garantías de supervivencia en la actual coyuntura internacional.

1. Inspección única en la UE

¿Qué impide la existencia de una Inspección Pesquera unificada, dependiente funcionalmente de Bruselas?. Debe estudiarse la creación de una inspección Comunitaria supranacional que pusiera límite a las arbitrariedades de las diferentes inspecciones nacionales. Sería un paso de gigante hacia la auténtica unidad europea.

La inspección pesquera unificada sería el único medio de una inspección eficaz, terminaría con las arbitrariedades de los Estados Miembros, sobre todo en lo referente a la aplicación de los Reglamentos, así como en otras medidas tomadas por los mismos, ajenas a los Reglamentos, por lo cual, algunas veces, los Estados Miembros incurren en arbitrariedades, lo que genera una grave inseguridad jurídica, con las diferencias abismales en la cuantificación de las sanciones por unos mismos hechos, lo que conllevaría a una unificación del sistema sancionador en materia de pesca marítima. Habría que dotar al sistema comunitario de una agilidad de la cual no dispone, y una agilidad inmediata en la aplicación de sanciones y no a cuatro o más años, esto certifica la defunción de los caladeros, pero no su mantenimiento.

Sería conveniente atajar la falsa idea de que los pescadores españoles ejercen un comportamiento irrespetuoso con el medio natural, tal como quedó de manifiesto en el último informe de la UE en materia de infracciones pesqueras.

2.-Inspecciones y acuerdos internacionales

En la actualidad se atraviesa una situación de indefensión jurídica y falta de imparcialidad en los casos de acusaciones.

Los acuerdos que firme la UE deberían prever la presencia de un representante comunitario en los principales caladeros de otros países y en aguas internacionales donde faena la flota europea, con el fin de evitar actuaciones arbitrarias.

Ningún capitán europeo debería ser obligado a abandonar su buque y trasladarse a una patrullera de cualquier otro país para realizar inspecciones, ya que existen numerosos antecedentes de trato vejatorio y agresiones físicas.

3.-Homologación de titulaciones profesionales

La Comisión y el Parlamento Europeo deben impulsar el diálogo necesario con las comunidades educativas y marítimas de los países de la Unión para establecer las correspondientes homologaciones de los títulos marítimo-pesqueros, para hacer efectiva la libertad de todos los ciudadanos de la UE para ejercer su profesión en cualquiera de los países miembros.

4.-Reforzar la seguridad

Las cifras de siniestralidad continúan siendo muy elevadas, por lo que debe continuar la política de actualización de los mecanismos de promoción de la seguridad y prevención de los siniestros laborales, que arrojan cifras escandalosas en cuanto a pérdida de vidas humanas **en la flota pesquera comunitaria.**

5.-La voz de los profesionales

El conocimiento de la realidad y la importancia de nuestro trabajo en cada uno de los barcos que componen las flotas comunitarias deberían ser suficientes razones para recabar la opinión de los profesionales a la hora de estudiar, concebir o firmar cualquier acuerdo pesquero internacional. La administración comunitaria debe articular esa colaboración con los profesionales.

6.-Los fondos estructurales

Estos fondos, que deberían estar sirviendo para regenerar económicamente las sociedades dependientes del sector pesquero, no están cumpliendo su cometido, habida cuenta del descenso de la importancia económica del sector y la pérdida constante de puestos de trabajo.

La UE debería someter a los receptores de esos fondos a un mayor control y seguimiento, al objeto de que puedan cumplir sus objetivos de rentabilidad social, que hoy están en entredicho.

7.-Ayudas a los pescadores

Se trataría de crear un fondo específico para la parte social de la pesca, hoy huérfana de instrumentos financieros para abordar situaciones críticas, programas de jubilaciones anticipadas en condiciones dignas. En la actualidad, todas las ayudas públicas se destinan a la parte empresarial, con un resultado dudoso en relación a sus beneficios sociales.

8.-Tripulantes comunitarios en empresas mixtas

Muchos profesionales europeos que están enrolados en empresas mixtas se encuentran en una patente indefensión jurídica y laboral que la Unión podría amortiguar con medidas de carácter social, o convenios bilaterales, comprometiendo las ayudas a que las empresas cumplan las debidas garantías de dignidad social y laboral hacia aquellos tripulantes europeos que, por carecer de un puesto de trabajo en su país, se ven obligados a enrolarse fuera.

9.-Ayudas vinculantes al empleo comunitario y a las condiciones de trabajo a bordo

La falta de control sobre el movimiento de tripulaciones de una importante cantidad de buques españoles que faenan en caladeros situados a gran distancia de nuestro país y que revelan sus tripulaciones en puertos de países terceros, sin control alguno de nuestras autoridades, está provocando una situación paradójica: reducen el número de tripulantes españoles mientras reciben cuantiosas subvenciones públicas. En el caso de España y para abordar esta situación, AETINAPE propuso a las autoridades públicas europeas, españolas y autonómicas las siguientes medidas: exigir a cada una de las empresas los certificados periódicos de cotización a la Seguridad Social española por cada uno de sus tripulantes. Por otra parte, además de los obligatorios reportes de pesca que cada barco efectúa por norma a la Secretaría General del Mar, se incorpore la obligatoriedad de informar a dicha Institución y a la Dirección General de la Marina Mercante sobre los datos personales y profesionales del cuadro de mandos del buque, tanto a la entrada como a la salida de puerto, y vincular las ayudas públicas a aquellas empresas que cumplan con la legalidad vigente en esta materia y el compromiso de crear empleo comunitario, y mejoren las condiciones sociolaborales de sus tripulaciones.

Ante esta situación, AETINAPE exige a las autoridades públicas europeas que adopten medidas de control ante lo que puede considerarse un fraude a la filosofía del apoyo público a las empresas pesqueras.

10.-Caladeros

La flota congeladora, atunera y bacaladera ha sufrido en los últimos años un proceso de expulsión de los caladeros en los que tradicionalmente

faenaba.

Urgen medidas para protegerla y estimularla por medio de la acción diplomática y el establecimiento de acuerdos con otros países.

También la UE podría intervenir en las acciones necesarias para recuperar caladeros interiores o propios, como forma de mantener el empleo en las regiones pesqueras.

11.-La profesionalidad de los pescadores

Sería muy interesante lanzar una campaña de carácter internacional que refuerce la capacidad profesional y humana de los pescadores comunitarios y españoles, constantemente vejados sin fundamento jurídico alguno por los aparatos de control y propaganda de otros países.

12.-¿Cada vez más euroescépticos?

Es necesario mitigar la creciente carga de escepticismo e incluso de negatividad que se nota en el sector pesquero hacia la administración comunitaria.

El establecimiento de mayores instrumentos de colaboración y compromisos conjuntos entre las autoridades europeas y las organizaciones profesionales podría restablecer el equilibrio de una opinión cada vez más negativa hacia la UE.

13Pérdida de puestos de trabajo

Las estadísticas reflejan un descenso de 7.937 afiliados al Régimen Especial del Mar (REM), de los cuales 6.073 corresponden a trabajadores asalariados y 1.864 a trabajadores por cuenta propia.

POBLACION ESPAÑOLA AFILIADA AL REGIMEN ESPECIAL DEL MAR DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

JULIO 2004

	C.AJENA	C.PROPIA
PAIS VASCO	4.843	328
CATALUÑA	6.608	707
GALICIA	16.932	12.261
ANDALUCIA	10.350	788
ASTURIAS	1.738	428
CANTABRIA	1.474	297
REG.MURCIA	1.268	101
COM.VALENCIANA	4.534	438
CANARIAS	5.897	504
ILLES BALEARS	2.432	300
COM. DE MADRID	4.722	
CEUTA	335	9

MELILLA	65	
SUBTOTALES	61.198	16.161
TOTAL:77.359		
JULIO 2009		
	C.AJENA	C.PROPIA
PAIS VASCO	3.989	247
CATALUÑA	6.890	556
GALICIA	13.843	10.770
ANDALUCIA	9.239	1.042
ASTURIAS	1.289	349
CANTABRIA	1.267	
207		
REG.MURCIA	1.029	
98		
COM.VALENCIANA	5.171	
342		
CANARIAS	5.296	
440		
ILLES BALEARS	2.396	
242		
COM. DE MADRID	4.384	
CEUTA	256	
4		
MELILLA	76	
SUBTOTALES	55.125	
14.297		

TOTAL:69.422

**POBLACION EXTRANJERA AFILIADA AL REM EN PESCA Y
MARINA MERCANTE EN JULIO DE 2009:**

PAISES UE: 1.240

PAISES NO UE: 4.353

PAISES UE:

ALEMANIA	128
AUSTRIA	9
BELGICA	43
BULGARIA	25
DINAMARCA	2
ESLOVAQUIA	7

ESTONIA	1
FINLANDIA	9
FRANCIA	91
GRECIA	3
HUNGRIA	3
IRLANDA	5
ITALIA	107
LETONIA	1
LITUANIA	15
PAISES BAJOS	43
POLONIA	22
PORTUGAL	457
REINO UNIDO	114
REP.CHECA	9
RUMANIA	137
SUECIA	9

PAISES NO UE: 4.353

ECUADOR	51
MARRUECOS	1.371
COLOMBIA	81
PERU	866
CHINA	1
ARGENTINA	75
BOLIVIA	18
UCRANIA	30
REP.DOMINICANA	12
RESTO PAISES	1835
BRASIL	13

14.-Bandera única europea

La bandera única europea es una consecuencia lógica del proceso de unificación de la economía y la sociedad europea. Este paso simbólico y de estatus jurídico supondría un más sólido espíritu común entre los pescadores y las autoridades de los diferentes estados miembros, evitando localismos y ópticas restrictivas, así como un mayor peso de los asuntos marítimo-pesqueros europeos.

15.-Registro de buques

¿Cuándo dispondremos de un Registro de buques pesqueros comunitarios, de tal forma que cada administración de un país miembro disponga de información fehaciente del conjunto de la Unión?

16.-Política de importación

¿Es consciente la Comisión de las condiciones higiénico-sanitarias del

pescado capturado por buques de otros países e importado a la UE?
¿Existen mecanismos preventivos para garantizar la salubridad de estos alimentos que llegan a los consumidores después de ser importados?.

17.-Barcos con bandera de conveniencia

Es necesario crear un órgano comunitario o internacional que se encargue de controlar e inspeccionar los buques con bandera de conveniencia, ya que en este momento no están sujetos a ningún tipo de convenio o legislación marítima internacional y suponen un severo riesgo para la seguridad de las tripulaciones y el medio ambiente marino.

Para abordar con rigor este problema, en la UE falta una colaboración entre los distintos Estados Miembros, puesto que las distintas inspecciones tal vez estén funcionando como Reinos de Taifas

Además, en ellas no puede controlarse la práctica de la pesca responsable y sus tripulantes normalmente no cuentan con ningún beneficio social.