

MAR

Nº 641

ENERO 2024



CUOTAS DE PESCA

Mejoras relativas en la mayoría de los caladeros

CONVENIO 188

Entrará en vigor el 29 de febrero y permitirá el avance en derechos

ASÍ FUE 2023

Hacemos balance de todos los acontecimientos ocurridos en el mar

REVISTA **Mar** En tres formatos

En papel
Solicita tu ejemplar en
revista.mar.ism@seg-social.es



En internet
<https://revistamar.seg-social.es>



En pdf para descargar
desde la hemeroteca

Más cerca de ti

Saludo a la gente del mar



Me emociona dirigirme a la gente del mar por primera vez desde esta tribuna, y especialmente en estas fechas tan especiales, cuando hace tan solo un mes que tomé posesión de una cartera absolutamente relevante para nuestro Estado del bienestar y la vida de las personas.

La trascendencia de las materias del Ministerio, que tengo el honor de asumir, se constata con la encomiable labor de los buques-hospital Esperanza del Mar y Juan de la Cosa, así como del personal del Centro Radio Médico y los funcionarios del ISM que colaboran diariamente en mejorar la protección de los trabajadores del mar.

A través de estas líneas, quiero compartir mi firme compromiso con vosotros y vosotras, y confesar que uno de mis principales objetivos es estar a la altura de mi predecesor y continuar avanzando en la senda del fortalecimiento de la protección social de la gente del mar. Soy plenamente consciente de vuestra entrega en una tarea nada sencilla. Por eso quiero compartir con vosotros mi intención de visitar los buques e instalaciones a la mayor brevedad posible para transmitir todo mi agradecimiento, admiración y reconocimiento en persona.

En estas fechas de balances y reflexiones, quiero destacar algunos de los importantes hitos alcanzados en 2023. En el área de Seguridad Social, seguimos trabajando intensamente en el despliegue de todas las reformas

legislativas en materia de prestaciones, afiliación y cotización. Reducir los tiempos de tramitación y mejorar la cercanía y accesibilidad a la Administración es una gran prioridad. Se han tomado medidas que nos están permitiendo atender el 85% de las citas previas en menos de 5 días. En materia de telemedicina, se han llevado a cabo las adaptaciones tecnológicas necesarias en nuestro Centro Radio Médico para establecer la compatibilidad con los nuevos maletines adquiridos por los armadores pudiendo así comunicar y enviar datos médicos. Seguimos impulsando la digitalización con la aplicación ISM en tu bolsillo, la cual ha sido reconocida con el Premio a la Innovación en la Gestión Pública. El Centro Radio Médico ha recibido también durante este año el Faro Port-Castelló de seguridad Laboral. Y la labor de los buques asistenciales del ISM ha sido reconocida internacionalmente en el 23 Congreso Mundial de Seguridad y Salud en el Trabajo Sydney 2023.

Sirva todo ello de impulso para seguir trabajando en 2024 con medidas que mejoren el bienestar de las gentes del mar a la altura de su dedicación y sacrificio, y que den muestra de su reconocimiento institucional.

Me despido dando de nuevo las gracias y desando un feliz y próspero 2024. [M](#)

ELMA SAIZ
MINISTRA DE INCLUSIÓN,
SEGURIDAD SOCIAL Y MIGRACIONES



Directora del ISM:

Elena Martínez Carqués

Dirección colegiada:

Comunicación: Ana Díaz (ana-maria.diaz3@seg-social.es)

Medios: Anabel Gutiérrez (ana-isabel.gutierrez1@seg-social.es)

Contenidos: Patricia Romero (patricia.romero1@seg-social.es)

Redacción:

Clara González (clara.gonzalez@seg-social.es)

José M^a Núñez de Castro (jose-maria.nunez@seg-social.es)

A Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal, 2. Tel. 881 90 98 00.

Alicante: Casa del Mar. Acceso C/ Faro de Santapola, 2. Tel. 965 12 65 23.

Almería: Casa del Mar. Puerto Pesquero, 1. Tel. 950 62 02 11.

Baleares: Casa del Mar. Muelle Viejo, 15. Palma de Mallorca. Tel. 971 72 56 06.

Barcelona: Casa del Mar. C/ Albareda, 1. Tel. 93 443 96 00.

Bizkaia: Oficina Administrativa. C/ Virgen de Begoña, 32. Bilbao. Tel. 94 473 90 00.

Cádiz: Casa del Mar. Avda. de Vigo, s/n. Tel. 956 25 17 03.

Cantabria: Casa del Mar. Avda. Sotileza, 8. Santander. Tel. 942 21 46 00.

Cartagena: Casa del Mar. Muelle Alfonso XII, s/n. Cartagena (Murcia). Tel. 968 50 20 50.

Castellón: Casa del Mar. Plaza Miguel Peris y Segarra, s/n. Grao de Castellón. Tel. 964 28 30 72.

Ceuta: Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20. Tel. 956 50 02 40.

Gijón: Casa del Mar. C/ Celestino Junquera, 17-19. Gijón (Asturias). Tels. 985 327 200 / 985 327 300

Gipuzkoa: Casa del Mar. C/ Hermanos Otamendi, 13. San Sebastián. Tel. 943 48 32 00.

Huelva: Casa del Mar. Avda. Hispanoamérica, 9. Tel. 959 25 74 11.

Las Palmas: Casa del Mar. C/ León y Castillo, 322. Las Palmas de Gran Canaria. Tel. 928 49 46 45.

Lugo: Ronda Músico Xosé Castiñeiras, 10 bajo. Tel. 982 22 50 10

Madrid: Oficina Administrativa. C/ Churruga, 2. Tel. 91 591 99 00.

Málaga: Oficina Administrativa. Pasillo del Matadero, 4 (Puente del Carmen). Tel. 95 235 93 61.

Melilla: Casa del Mar. Avda. de la Marina Española, 7. Tel. 95 267 88 00.

Santa Cruz de Tenerife: Casa del Mar. Avda. de Anaga, s/n. Tel. 922 59 89 00.

Sevilla: Oficina Administrativa. C/ Fernando IV, 1. Tel. 95 428 60 28.

Tarragona: Casa del Mar. C/ Francisco Bastos, 19. Tel. 977 19 10 00.

Valencia: Casa del Mar. Avda. del Port, 300. Tel. 96 331 99 00.

Vigo: Casa del Mar. Avda. de Orillamar, 51. Vigo (Pontevedra). Tel. 986 21 61 00.

Vilagarcía de Arousa: Avda. de la Marina, 23. Vilagarcía de Arousa (Pontevedra). Tel. 986 56 83 00.

Redacción y Administración: Génova, 20, 5^a planta. 28004 Madrid. Tel. 91 700 66 00.

Suscripciones: revista.mar.ism@seg-social.es

Diseño y maquetación: Ismael Ortuño para Estugraf

Imprime: Estugraf www.estugraf.com

Depósito Legal: M.16516/1963

NIPO Papel: 123-20-003-8 **NIPO Web:** 123-20-004-3



sumario

641. Enero 2024



Foto de portada: Colocando sardinas. Crédito: Getty



Cuotas de pesca para 2024

Importantes novedades: cuotas plurianuales para algunas especies y subidas o estabilidad en las posibilidades de pesca. **PÁGINA 6**

Avance en derechos



Convenio 188. España se adhiere tarde al Convenio 188 que permite el avance de derechos laborales en el mar. **PÁGINA 10**

Navidad a bordo

Gente del mar.

Cuatro profesionales relatan cómo pasaron sus fiestas navideñas embarcados y qué hacen para evitar la nostalgia de estar lejos de sus familias.

PÁGINA 14



Entrevista



Gonzalo de la Vega. Capitán del Esperanza del Mar que este mes se jubila tras 32 años embarcado en uno de los buques hospital insignia del ISM. [PÁGINA 30](#)

Así fue 2023



Balance. 2023 ha sido un año complicado: conflictos internacionales, elecciones generales, negociaciones europeas, descarbonización y cambio climático. [PÁGINA 34](#)

Sanidad Marítima



Superbacterias. En 2050 las cepas desarrollarán tal resistencia a los antibióticos que podrían provocar más muertes que el cáncer. [PÁGINA 50](#)

Y además:

18 Concurso de fotografía.

Estos son los doce ganadores del I Concurso de fotografía organizado por el ISM.

20 Simulador pionero en Valencia.

La tecnología de este simulador, único en España, permite recrear escenarios y situaciones muy realistas que mejorarán la labor de prácticos y remolcadores.

28 Niveles de azufre, bajo lupa.

Los puertos de Bilbao y Algeciras son los más activos en la supervisión de los niveles de azufre en el combustible usado en buques.

44 Aprovechar de forma sostenible.

Azti ha conseguido implementar con éxito diferentes procesos para aprovechar los descartes de pescado.

46 Tribuna.

Las "zaranderas" eran mujeres que vendían pescado en las calles. De ésta y otras costumbres nos habla Manoli Burgos, secretaria de la Cofradía de Guardamar.

48 Consignatarios de buques.

En el intricado entramado del comercio marítimo, los consignatarios desempeñan un papel fundamental en la fluidez de las operaciones portuarias.

52 Armada.

Realiza un importante papel de apoyo al sector pesquero, garantizando el bienestar y la seguridad de nuestros pescadores.

58 Cocina a bordo.

Chocos guisados y huevo frito. Ésta es la receta que proponen nuestros cocineros para los días fríos.

66 Libro.

"Relatos de la estiba portuaria" es una recopilación de los textos ganadores del concurso que organiza Anesco.

MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en los artículos y entrevistas publicados. Sólo se considerarán opiniones de MAR las suscritas por su director o que aparezcan en forma editorial. Se podrán reproducir total o parcialmente los trabajos publicados en MAR citando la procedencia y solicitando la autorización de la revista.

Esta revista se edita en papel reciclado, en cumplimiento de la Orden PRE/116/2008 del 21 de enero, por la que se publica en Acuerdo del Consejo de Ministros por el que se aprueba el Plan de Contratación Pública Verde de la Administración General del Estado y sus Organismos Públicos y las Entidades Gestoras de la Seguridad Social.

Síguenos en:

 RevistaMAR.ISM

 @ISMrevistamar

 <https://revistamar.seg-social.es>

Descárgala en tu smartphone



TACS Y CUOTAS PARA 2024

Mejoras relativas en la mayoría de caladeros

El último Consejo de Ministros de Agricultura y Pesca de la Unión Europea (Agrifish) del año, en el que tradicionalmente se deciden los TACs y Cuotas de pesca anuales, concluye con importantes novedades impulsadas por la presidencia española como las cuotas plurianuales para algunas especies y subidas o estabilidad en las posibilidades de pesca. El Mediterráneo sigue sufriendo.

Concluye un Agrifish de negociaciones largas y complejas. Tres días en los que se han decidido los totales admisibles de capturas (TACs) y las cuotas de pesca de la Unión Europea, aguas compartidas con Reino Unido y también con Noruega. La lectura general es positiva.

El acuerdo con Reino Unido permitirá pescar casi 388.000T en las aguas compartidas del Atlántico; mientras que el pacto trilateral entre UE, Reino Unido y Noruega, que comprende las zonas compartidas en el Mar del Norte, permitirá una cuota total de 915.000T que se traduce en 415.000T de bacalao, eglefino, fogonero, merlán, solla y arenque para los pescadores de la UE.

En el "top ten" sigue un año más la merluza sur. Para 2024, los pescadores españoles podrán capturar hasta 10.971T, la cuota más alta obtenida en los últimos veinte años. Sin embargo, la cuota de merluza que se pesca en aguas compartidas con Reino Unido baja un 12%.

En el otro lado de la balanza sigue estando el Mediterráneo que vuelve a enfrentarse a un descenso de los días de esfuerzo pesquero decretados por la Comisión: 9,5% menos de días para 2024. La zona no se rige por Tacs y cuotas sino por días de faena, al estar gran parte de sus especies bajo riesgo. La delegación española ha conseguido mitigar el recorte para nueve pesquerías al elevar el mecanismo de compensación un 6% gracias a la incorporación de medidas de

mejoras de la selectividad y paradas espaciotemporales. Estas pesquerías solo tendrán que rebajar los días de pesca en un 3,5%. Actualmente hay embarcaciones que solo pueden salir 130 días por año.

Las especies que pasan a tener cuotas bianuales, algunas incluso cada tres años, son abadejo, cigala (UF25 8c), lenguado, merlán y solla. Esta medida ha sido bien recibida por los armadores, ya que les permitirá una mejor auto gestión de las cuotas que les correspondan.

Las subidas de este año, además de la merluza sur, son para gallo, rape, bacalao y bacaladilla. Se mantienen las posibilidades de captura para especies tan apreciadas en España como la anchoa del Golfo de Vizcaya; cigala del Golfo de Cádiz, jurel (en aguas compartidas con

Reino Unido); besugo; alfonsino; anguila y angula.

En cuanto a los recortes se reducen las capturas de cigala del este del Cantábrico, abadejo, solla y lenguado. También hay descensos en caballa en aguas compartidas con Noruega y Reino Unido.

VALORACIONES DISPARES

El ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, considera que los resultados son "muy buenos" y que se han cerrado acuerdos que suponen "un gran éxito" para los intereses de nuestra flota pesquera.

El conselleiro do Mar, Alfonso Villares, ha lamentado que no haya habido una mejora en la captura de determinadas especies, como jurel, lenguado o abadejo y el hecho de que "en nada se mejoró la propuesta inicial que trasladó la Comisión".

PRINCIPALES STOCKS UE CON CUOTAS DEFINITIVAS PARA 2024

	Nombre común	Zona ICES	TAC UE 2023	CUOTA 2023 ESP	TAC UE 2024	CUOTA 2024 ESP	% DIFERENCIA TAC 2023 CON TAC 2024
	Abadejo	Zona 8abde	1.482	252	500	85	↓ -66,3
	Abadejo	Zona 8c	166	149	78	70	↓ -53,0
	Abadejo	Zona 9, 10 y COPACE 34.1.1	203	196	96	93	↓ -52,7
	Anchoa	Zona 8	33.000	29.700	33.000	29.700	→ 0,0
	Cigala	Zonas 8abde	4.631	278	3.977	239	↓ -14,1
	Cigala	Unidad funcional 25 Zona 8c	0,0	0,0	0	0	
	Cigala	Unidad funcional 31 Zona 8c	12,0	12,0	12,4	12,4	↑ 3,3
	Cigala	Zonas 9 y 10; Union waters CECAF 34.1.1	298	75	239	60	↓ -19,8
	Cigala	Unidad Funcional 30 Golfo de Cádiz	32	30,4	32	30	→ 0,0
	Gallos	Zonas 8c, 9 y 10; Union waters CECAF 34.1.1	3.120	2.880	3.477	3.210	↑ 11,4
	Jurel	Zona 9	158.005	40.879	166.327	43.032	↑ 5,3
	Lenguado	Zona 8a y 8b	2.625	6	2.433	5	↓ -7,3
	Lenguado	Zona 8c, 8d, 8e, 9, 10 y COPACE 34.1.1	652	245	541	203	↓ -17,0
	Lenguado común	Zona 8c, 8d, 8e, 9, 10 y COPACE 34.1.1	320	138	209	90	↓ -34,7
	Merlan	Zona 8	2.276	910	1.347	539	↓ -40,8
	Merluza	Zonas 8c, 9 and 10; Union waters CECAF 34.1.1	15.554	9.953	17.065	10.921	↑ 9,7
	Rapes	Zonas 8c y 9	4.156	3.464	4.458	3.715	↑ 7,3
	Solla	Zonas 8, 9, 10 y COPACE 34.1.1	155	26	124	21	↓ -20,0

Fuente: Elaboración propia con datos del MAPA. Cifras en toneladas.

PRINCIPALES STOCKS EN AGUAS COMPARTIDAS CON REINO UNIDO 2024

	Nombre común	Zona ICES	TAC UE/UK 2023	CUOTA 2023 ESP	TAC UE 2024	CUOTA 2024 ESP	% VARIACION GLOBAL 2024
	Abadejo	Aguas UE e internacionales de 5b; 6 y de la 12 y 14	125	2	93	1	↓ -25,6
	Abadejo	7. Aguas de Irlanda	6.410	11	832	1	↓ -87,02
	Arenque	Aguas de la 1 y 2	511.171	34	-	26	-
	Brosmio	5,6 y 7	4.294	207	6.940	334	↑ 61,62
	Cigala	5 y 6	13.311	27	13.141	27	↓ -1,28
	Cigala	7. Aguas de Irlanda	18.353	981	18.903	991	↑ 3,0
	Cigala	7I-Porcupine Bank special condition (UF16)	3.787	1.142	4.561	1.375	↑ 20,44
	Fletán negro	2a,4, 5b y 6	2.571	29	2.571	29	→ 0,0
	Gallos	Aguas UE e internacionales de 5b; 6 y de la 12 y 14	5.499	530	6.029	566	↑ 9,64
	Gallos	7. Aguas de Irlanda	21.348	5.976	21.995	6.090	↑ 3,03
	Gallos	8abde. Aguas de Francia, Golfo de Vizcaya	2.111	1.168	2.175	1.204	↑ 3,03
	Jurel	Aguas de la UE 4b, 4c y 7d	8.969	57	9.730	58	↑ 8,48
	Jurel	2a,4a,5,7,8,12 y 14	13.157	1.316	13.250	1.328	↑ 0,71
	Jurel	8c	2.120	1.899	2.097	1.878	↓ -1,08
	Maruca	Aguas UE e internacionales de las 6, 7, 8, 9, 10, 12, 14	12.371	3.237	10.907	2.831	↓ -11,83

La consejera andaluza de Pesca, Carmen Crespo, calificaba de "jarro de agua fría" y "error" estos resultados, con unas cuotas que no han tenido en cuenta "ni la recuperación de los stocks, ni el esfuerzo pesquero que se ha hecho a lo largo de estos años, ni la derivada económica del sector".

En la misma línea, la consejera murciana Sara Rubira critica que estas cuotas "condenan a la pesca de arrastre a la desaparición".

El director de Pesca de Asturias, Francisco González, se congratulaba del incremento del 10% en el cupo de merluza sur, ya que esta subida se suma al aumento del 25% acordado para el bonito por el ICCAT, dos de las especies más importantes para la flota asturiana.

Desde la patronal pesquera Cepesca hay satisfacción, aunque reconocen los resultados desiguales, según las zonas. En el Golfo de

Cádiz consideran muy positivo el incremento de merluza, gallo, rape y jurel sur y el mantenimiento de la cuota de cigala. En la misma línea la flota de Gran Sol está satisfecha con el acuerdo negociado entre la UE y el Reino Unido. En el Cantábrico Noroeste preocupan las reducciones de abadejo, merlán, lenguado y solla y genera un especial desasosiego la situación del Mediterráneo, donde aunque se ha

	Nombre común	Zona ICES	TAC UE/UK 2023	CUOTA 2023 ESP	TAC UE 2024	CUOTA 2024 ESP	% VARIACION GLOBAL 2024
	Maruca azul	EC and int . waters of 5b, 6, 7	10.952	342	10.972	340	↑ 0,18
	Maruca azul	Aguas internacionales de la 12	77	73	62	59	↓ -19,48
	Merluza	5b,6,7,12 y 14	46.335	13.282	40.599	11.589	↓ -12,38
	Merluza	8abde. Aguas de Francia, Golfo de Vizcaya	31.422	9.668	27.532	8.471	↓ -12,38
	Mielga	Aguas UE e internacionales de 1, 5, 6, 7, 8, 12 y 14	10.889	360	11.204	363	↑ 2,89
	Rapes	6; Aguas UE e internacionales de la 5b y 12 y 14	4.082	132	4.082	128	→ 0,0
	Rapes	7. Aguas de Irlanda	45.724	1.591	48.175	1.662	↑ 5,36
	Rapes	8abde. Aguas de Francia, Golfo de Vizcaya	12.252	1.866	12.906	1.966	↑ 5,34
	Rayas	Aguas UE de 6a, 6b, 7a-c y 7e-k	9.797	1.009	9.756	996	↓ -0,42
	Rayas	Aguas de la 8c y 9	5.519	1.707	5.576	1.724	↑ 1,03
	Raya mosaico ondulada	7d y 7e	3.192	277	3.974	339	↑ 24,50
	Raya mosaico ondulada	Aguas de la 8	33	10	33	10	→ 0,0
	Raya mosaico ondulada	Aguas de la 9	50	15	50	15	→ 0,0
	Raya de ojos	7f y 7g	86	6	86	6	→ 0,0

Fuente: Elaboración propia con datos del MAPA.. Cifras en toneladas.

logrado frenar los deseos reduccionistas de la Comisión, siguen siendo escasos los días de pesca o la reducción del 5% en la cuota de gamba roja.

NO ES SUFICIENTE

Desde las organizaciones ambientalistas hay satisfacción moderada. Oceana da la bienvenida al aumento en el número de límites de capturas fijados en consonancia con

las recomendaciones científicas en el Atlántico Nordeste, aunque señala que el 13% de las poblaciones (3 de 23) aún se hallan por encima de los informes científicos y señalan que es necesario intensificar los esfuerzos en el Mediterráneo donde sigue habiendo sobrepesca.

Desde Ecologistas en Acción lamentan que el “stock” de bacalao del Atlántico y de lenguado de Kattegat se exploten por encima de

las recomendaciones científicas. En menor medida, también creen que se sobreexplotarán el lenguado de las aguas ibéricas y la cigala del Golfo de Cádiz. Ecologistas en Acción reconoce la reducción gradual de la sobrepesca en el Atlántico Norte, no así en el Mediterráneo donde aún se está muy lejos de alcanzar este objetivo. [M](#)

————— PATRICIA ROMERO ALONSO

Convenio 188

Avance de derechos en el mar

El avance de derechos laborales de los trabajadores del mar podrá convertirse en una realidad en nuestro país. El Convenio 188 de la Organización Mundial del Trabajo (OIT) entrará en vigor en España el próximo 29 de febrero.

El proceso ha sido lento y España ha sido de los últimos países en adherirse el pasado mes de abril. El Convenio 188 (C188), que entró en vigor a nivel mundial el 16 de noviembre de 2017, ya ha sido ratificado por 21 países. Con ello, España aplicará una disposición destinada a mejorar las condiciones laborales de los trabajadores y evitar el trabajo forzoso, jornadas de extensa duración y garantizar condiciones de seguridad.

La aplicación del C188 garantizará unos requisitos mínimos del trabajo a bordo en los buques pesqueros. Entre otras cosas se garantiza el reconocimiento médico, la atención médica y seguridad social, la formación, las condiciones de contratación, la rotación, las horas de descanso o la edad mínima de acceso.

En este sentido, Félix Peinado, director de la OIT para España ha destacado la colaboración entre las autoridades pesqueras, de transporte y de trabajo y las autoridades locales y nacionales y las

empresas. También ha instado a realizar este control al ser un sector ocupado por 15 millones de personas, siendo 128.000 las que sufren condiciones forzosas.

"Para la OIT es muy importante que España lo haya ratificado porque es una de las mayores flotas pesqueras. Es un ejemplo para todos que la producción pesquera quiera mejorar en condiciones de producción respetuosas para las personas que trabajan en el sector de la pesca".

Además, Silvia Solís, subdirectora general de Sostenibilidad Económica y Asuntos Sociales del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación considera que el convenio C188 *"simplifica y ayuda a unirlo todo en una misma norma. Eso nos va a ayudar a la propia administración, a los armadores y a los trabajadores" a sacarlo adelante.*



“Para la OIT es muy importante que España lo haya ratificado porque es una de las mayores flotas pesqueras” Felix Peinado

El control y cumplimiento de la aplicación del convenio será llevado a cabo por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, el Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones y el Ministerio de Trabajo y Economía Social. También habrá una colaboración activa del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

MECANISMOS DE CONTROL

Alba Ballesteros, Inspectora de Trabajo y Seguridad Social de la Subdirección General para la Coordinación de la Inspección del Sistema de Relaciones Laborales, afirma que se les presenta “*un gran reto*” a partir del próximo 29 de febrero. Para ello, considera prioritario “*garantizar a los pescadores condiciones dignas de trabajo y de vida a bordo en todos los buques pesqueros*”.

En cuanto a las actuaciones de la administración, ha informado de la creación de un grupo de trabajo interministerial tripartito de la mano de Marina Mercante, el ISM e Inspección de trabajo. En ese sentido tuvo que incorporarse la Direc-



Claves del C188

- La edad mínima de acceso de trabajo a bordo será a los 16 años -se podrá autorizar a los 15 años si están en formación profesional en materia de pesca-.
- Certificado médico válido que acredite aptitud para realizar el trabajo.
- Derecho a repatriación.
- Obligatorio fijar el importe del salario.
- Los pescadores deben ser remunerados mensualmente o en un periodo regular.
- Cualquier embarcación pesquera podrá ser sometida a inspección, aunque el Estado no sea signatario del Convenio.
- Seguridad Social de los pescadores en las mismas condiciones que los demás trabajadores.
- Protección a los pescadores en caso de enfermedad, lesión o muerte.

tiva 2017/159, por la que se aplica el acuerdo relativo a la aplicación del C188 que entro en vigor el 15 de noviembre de 2019.

Entre la documentación se requerirá una lista de los tripulantes, de los trabajadores menores de 18

años y sus las funciones y los contratos de trabajo. También copia del convenio colectivo, la nómina de los trabajadores o el registro individual de las horas de trabajo.

Ballesteros ha explicado que desde inspección se ha realizado un

sistema coordinado de inspecciones periódicas y se han planificado remodelaciones para formar al personal inspector en la materia.

Además, el propio convenio desarrolla que los buques pesqueros que permanezcan más de tres días en el mar deberán tener una eslora igual o superior a 24 metros y naveguen a distancias superiores a 200 millas náuticas.

En este sentido, tanto José María Pérez Toribio, subdirector general de Acción Social de la Marina del ISM, como Ana Núñez, subdirectora general para la Coordinación de la Inspección del Sistema de Relaciones Laborales del Ministerio de Trabajo y Economía Social han querido transmitir tranquilidad a las empresas respecto a las obligaciones que deberán cumplir a partir de 2024. *"Estamos por la labor de apoyarnos,*



Trabajador del sector pesquero

ayudaros en este camino, porque entendemos que la flota pesquera española es una flota de gran calidad", han recalcado.

Juan Manuel Trujillo, responsable de pesca de COO y de la sección de pesca ETF celebra el acuerdo: "vamos a entrar en un camino en el que vamos a ser ejemplo". En este sentido ha dado valor al diálogo social entre empleadores y empleados.

COMPROMISO EMPRESARIAL

Javier Garat, presidente de Pesca España, ha destacado el compromiso del sector empresarial para sacarlo adelante desde el principio. "Nos llevó años de negociaciones, cuando se aprobó el C188 teníamos claro que necesitábamos una ratificación rápida de la mayor parte de los países. Nos pusimos de acuerdo como interlocutores sociales para la ratificación de este acuerdo como empresarios", ha declarado.

Garat ha expuesto la necesidad de "cuidar a las personas que llevamos a bordo", pero no solo en España y la Unión Europea, sino en todo el mundo. Por ello, denuncia la "competencia desleal por parte de flotas de distintos países" al no cumplir con las exigencias mínimas "en el ámbito social, de la conservación, seguridad o sanidad a bordo".

Sergio López, gerente de la OPP 7 (Organización de Productores Asociados de Grandes Atuneros), ha recalcado que España debe "jugar en las mismas condiciones que otros países" y que actualmente no se está cumpliendo. "Tenemos un nivel de exigencias muy importante respecto a otras flotas que son competidores directos", ha lamentado.

Registro de la jornada

La exigencia de que se haga un registro de jornada de la tripulación ha generado inquietud en el sector. Ballesteros ha destacado la necesidad de hacerlo, ya que considera "determinante" cumplir el tiempo de trabajo. "Es una forma de materializar la realidad, saber las horas que se hacen realmente para tener un control".

En este sentido, ha afirmado que son conscientes de que "no se puede faenar siempre a la misma hora" y que existe una distribución irregular de la jornada. "Todo se debe reflejar en el registro de jornada y, si hay un exceso de horas se tiene que compensar". "Sabemos que esto

no es una oficina en la que se entra de ocho a diez, pero necesitamos el registro para hacer un control", ha recalcado.

También ha recordado que Marina Mercante ya tenía su propio modelo, pero que faltaba la pesca: "nosotros lo que hacemos es velar por que se cumpla con lo que ha establecido el legislador".

Ballesteros considera que se están realizando "actuaciones preventivas y no coercitivas" y que será la línea en la que quieren seguir desde inspección. "Prima siempre la protección de los trabajadores, queremos garantizar condiciones dignas de trabajo a bordo".

El Convenio entrará en vigor el próximo 29 de febrero

Julio Morón, director gerente de la Organización de Productores Asociados de Grandes Atuneros Congeladores, ha seguido en la misma línea considerando que "España se va a poner a la cabeza una vez más en controles pesqueros" y ha instado al resto de Estados Miembros a "ponerse las pilas". "Sería bueno dar ese paso de que cualquier entrada del mercado europeo tenga como condición aplicarlos".

También reconoce el "valor importante" de un convenio que es "un

pilar social fundamental" y cree que, a pesar de ser una legislación internacional que ya está aplicada "nadie se atreve a poner en práctica".

El presidente de Pesca España incide en que veintidós países es poco "en comparación con la ratificación de otros convenios". También ha anunciado que promoverán la revisión de la fiscalidad de las condiciones de las cotizaciones sociales a bordo "de nuestros barcos de pesca".

También ha mostrado su preocupación ante la posible falta de competitividad "respecto a otros países".

"Estamos viendo que no somos competitivos en comparación con otros países de la UE y Reino Unido" ha declarado. 

CLARA GONZÁLEZ

Navidad a bordo

Cuando la brisa salada se mezcla con los aromas del turrón llega la Navidad a bordo. Son momentos de celebración que se fusionan con la serenidad del océano, creando recuerdos inolvidables en alta mar. El espíritu navideño se contagia entre la tripulación, generando un entorno de magia, donde alegría y nostalgia, se alternan con el vaivén de las olas.

**¿Cómo es la Navidad a bordo?
¿Qué sentimientos y emociones se comparten?**

Ana Fresnedo Pérez

La Navidad 2022/23 la pasó en el buque asistencial “Juan de la Cosa” ejerciendo de capitán.

La Navidad a bordo la pasamos estando todos los días de guardia. Puede surgir una maniobra en cualquier momento y sabes que tienes que hacerla. Intentamos que los días de celebración sean distintos, al menos se hace una cena especial tanto en Nochebuena como en Nochevieja. Cambiamos también el horario a bordo, ya que normalmente la cena es a las 18:00 horas, pues se cena un poquito más tarde para hacer sobremesa y comer juntos las uvas. La Nochevieja en esta ocasión la pasamos navegando por el Golfo de Vizcaya.

Siempre hay tripulantes que siguen trabajando todas las horas, tienen que hacer guardias y demás, pero



intentamos ir turnándonos, para que todos disfruten y no sea sólo trabajar.

Como no cabemos los oficiales y la tripulación en un único comedor, la cena se suele mantener en grupos separados, y es después en la sobremesa cuando nos juntamos todos y compartimos la Navidad.

Tenemos un arbolito, que ponemos bien atado porque suele salir volando. En todos los barcos que pasé la Navidad, el árbol siempre estaba presente. Algunos miembros de la dotación se entretenían en vísperas, haciendo manualidades de adornos que se colocaban en las puertas de los camarotes, y que dan un toque de alegría navideña a los pasillos. Los alumnos embarcados son más dados a hacer este tipo de decoración.

Durante las últimas navidades no hemos tenido ningún enfermo ingresado a bordo.

Al estar fuera de tu hogar siempre hay un poco de morriña como decimos por el norte. Obviamente piensas en tu casa con toda la familia comiendo junta, y tú estás allí encerrado en un barco.



La Antártida en
Navidad desde el
buque de pasaje
"Ocean Endeavour".

David Bote Martín

Como a todos nos gustaría pasar la Navidad en casa, a bordo se intenta juntar más a la gente y animar estos días tan especiales del año.



Aborno navideño en el buque asistencial "Juan de la Cosa".

Jessica Gil Moreno

Capitán de la marina mercante.



He pasado varias Navidades a bordo y todas han sido distintas. Mi mejor recuerdo fue la Navidad de 2020/21 en el buque L'audace, un ro-ro de la compañía Suardiaz. Yo trabajaba de primer oficial. Embarqué el 18 de diciembre, justo para la Navidad, y fue mi segunda campaña en este barco.

Apenas conocía a los tripulantes, pero bueno, hicimos ahí una piña y el capitán Alberto Álvarez que es muy navideño y familiar, lo organizó todo de forma muy especial.

Fuimos decorando todas las mesas y pusimos las tarjetas del menú, que hicimos el capitán y yo, encima de cada plato.

Se fue preparando todo a escondidas del resto de los

tripulantes, porque queríamos que fuera una sorpresa. La organización fue muy buena, y gustó mucho. Resultó muy bonito en el sentido de que fuimos una familia.

La Nochebuena para mí fue muy especial porque la pasé navegando, aproximadamente a unas 10 millas del puerto de Cartagena. Entonces tuve la sensación de estar al lado de mi casa, y no poder ir.

Para cenar nos fuimos turnando, obviamente para poder cubrir los puestos de guardia, porque claro, como estábamos navegando, siempre había una persona que tenía que estar en el puente.

En una ocasión fue gracioso porque nos alternamos por comidas que no nos gustaban. Yo no puedo comer cerdo y como teníamos cochinillo no lo tomé y me quedé en el puente en ese momento. Luego otro compañero, Javier que era el oficial de puente, no podía comer marisco porque era alérgico. Entonces yo bajé para el marisco y él se subió al puente. Lo fuimos haciendo por turnos, porque nos llevábamos muy bien a bordo, y queríamos a la vez cubrir las guardias. La cena se hizo en el comedor de los camioneros, que es el más grande, para poder caber todos en la mesa y disfrutar de estos momentos.

A bordo éramos 16 tripulantes, incluidos dos alumnos y comimos todas las categorías profesionales juntas, compartiendo sentimientos y las vivencias que cada uno quiso contar.

Esta ha sido mi mejor Navidad a bordo, gracias al interés e ilusión que puso el capitán.



Jessica Gil Moreno

Cena de Nochebuena en el buque "L'audace".

David Bote Martín

Piloto de segunda de la marina mercante.



Actualmente ejerzo de oficial de navegación en el buque de pasaje "Ocean Endeavour" que realiza itinerarios por la Antártida.

En los últimos cuatro años las navidades siempre me pillan en una zona de hielo, y aunque allí es verano, para nosotros siempre es Navidad, básicamente porque trabajamos rodeados de hielo.



David Bote Martín

Buque de pasaje "Ocean Endeavour" en la Antártida.

Cuando nieva se cubre la cubierta de blanco, en estas situaciones se utilizan palas para remover la nieve y dar la seguridad a todo el personal embarcado, evitando accidentes.

A los turistas les gusta hacer muñecos de nieve.

El ambiente navideño está siempre muy cercano y cuando son estas celebraciones, se tienen en cuenta el pasaje, ya que se les vende como paquete de Navidad, con muchas actividades especiales.

Algunos cruceristas llevan disfraces y cantan canciones típicas según la nacionalidad.

Hay mucho respeto a bordo, porque claro, la Navidad al final se celebra en un ambiente multicultural.

En cuanto a la tripulación, el capitán es ruso, hay muchos tripulantes ucranianos que son ortodoxos, también hay filipinos y latinos que son cristianos.

El día de nochebuena no hay una cena especial, lo que me desilusiona bastante.

Se celebra más la comida del día de Navidad.

El año pasado nos abrieron un salón de pasaje, para ofrecer una fiesta específica para la tripulación, que estuvo muy bien, con regalos y eventos especiales. Todos acudimos con ropa de civil, tanto la parte de tripulación del buque como la dotación de personal que conforman la parte del hotel.

Siempre tengo la suerte de encontrar y reunirme con compañeros afines y cercanos, con los que he podido pasar el tiempo en estas fechas, facilitándome el sentir de mis emociones.

Tenemos un cocinero español, al que le suelo pedir uvas, pero este último año tuvo dificultad para poder obtenerlas. Tuve la fortuna de que una compañera las consiguió, y celebramos la entrada del año con las campanadas desde YouTube.

Son fechas que te acuerdas más de la familia y de los amigos. Piensas cómo se encuentran y cómo se lo estarán pasando, y es inevitable tener sensación de soledad desde la lejanía de la Antártida.

Álvaro Mediavilla Arroyo

Engrasador en el petrolero “Petroport”.

Para mí la Navidad a bordo la considero algo muy especial. Siempre se añora a los seres queridos. Si estás navegando en estas fechas y no tienes cobertura con el móvil, se lleva con más tristeza al no poder comunicar con la familia.

A bordo intento siempre que haya unidad en la tripulación, que sean unos días felices con un buen ambiente, y que se dejen las diferencias afuera.

La verdad es que cuando me ha coincidido Navidad he estado en todas las ocasiones bastante bien, incluso aunque hayamos tenido que trabajar.

La última que he pasado a bordo, me ha gustado mucho, porque nos hemos reunido las dos tripula-



ciones en un comedor y la hemos celebrado todos juntos.

Las cenas y comidas de los días importantes han estado muy bien, ya que la naviera aporta una cantidad de dinero extra para mejorar el menú, y todos coincidimos que es fundamental para mantener la moral alta en estas fechas.



Día de Reyes en el buque “Petroport”.

A mí siempre me ha gustado poner el árbol de Navidad, que anime y que proporcione un poco de alegría al barco. Además, yo coloco también decoración en mi camarote.

Ponemos música para que sea algo distinto y algunos compañeros bailan. A bordo se ponen bebidas sin alcohol y se cuentan las típicas batallitas de lo que te ha pasado. Además, particularmente en mi barco tenemos un futbolín y hacemos un campeonato. A los más jóvenes nos gusta jugar a juegos de mesa del tipo adivinanzas o gestos.

A nivel personal, yo me siento feliz porque me gusta la Navidad. Soy una persona que desde pequeño me gustan mucho estas celebraciones, estés donde estés. Por otro lado, pensamos en los seres queridos, te gustaría también estar al lado de tus padres, de tu mujer, de tus hijos, en definitiva con toda la familia cenando o comiendo juntos.

Ha fallecido mi madre este año y yo pasaré la Nochevieja a bordo teniéndola muy presente. Siempre se echa de menos a todo el mundo, sobre todo a los seres que has perdido, y con mucho sentimiento traes al presente su recuerdo. [M](#)

JOSÉ MARÍA NÚÑEZ DE CASTRO HERVÁS

Los ganadores

Estos son los doce fotógrafos ganadores del Primer Concurso de Fotografía que ha organizado el ISM con la temática de "trabajos subacuáticos".

- 1 Buzos y tortuga en un fondo de arena en Canarias. Foto de Johan Holmdahl.
- 2 Pecio en Puerto del Carmen (Lanzarote). Foto de Simone Tognonodit.
- 3 Buceador recoge una bolsa de plástico durante una inmersión en el Océano Atlántico. Foto de Gustavo Muñoz Soriano.
- 4 Censo científico en las Reservas Marinas de la isla de Tabarca (Alicante). Foto de Diego García Guerrero.
- 5 Francisco José Viciano, el autor, es biólogo marino, cámara submarino y buzo profesional. Realizó esta fotografía en Calabardina, Águilas (Murcia).
- 6 La autora es Gerende Courtois investigadora del Grupo de Investigación en Acuicultura de Ecoaqua.
- 7 Rescate acuático, parte del trabajo que realizan los bomberos del Ayuntamiento de Alicante. Foto de Jaime Pérez Segarra.
- 8 Imagen de Laura Pardón a Elena del Mar, especializada en Derecho Medioambiental, apneísta y bailarina subacuática. Esta foto "Pez de plástico" denuncia la contaminación de los mares.
- 9 Paula Alós Llesma realizó esta fotografía en la Isla de Bonaire, Antillas Holandesas, dentro de una actividad para recuperar los arrecifes de coral de esta zona.
- 10 Buceador del buque hospital del Instituto Social de la Marina (ISM), "Esperanza del Mar". Foto de Francisco Javier Martínez Martinena.
- 11 Estudios para conocer el impacto del cambio climático en el mar por parte del equipo investigador. Autor: AZTI.
- 12 Investigación sobre desiertos marinos causados por pérdida de biodiversidad. Palamós (Girona). Autor: Jordi Boada.





PARA PRÁCTICOS, OPERADORES DE TRÁFICO Y REMOLCADORES

Simulador pionero en Valencia

La idea surgió en 2021 ante la necesidad de practicar maniobras de entrada y salida en el puerto de Valencia de buques cada vez de mayor tamaño. La tecnología que utiliza este simulador de maniobras no existe en ningún otro puerto del país. Es capaz de recrear cualquier elemento del ecosistema portuario, cualquier situación con buques independientemente de su tamaño, incluyendo control de viento y corrientes. Una herramienta que reportará una mayor seguridad.

La Corporación de Prácticos del Puerto de Valencia estrenó a finales de octubre un simulador avanzado con el que puede reproducir situaciones reales y mejorar sus operativas al tiempo que refuerza la seguridad marítima. Con esta tecnología es posible simular cualquier situación en aguas del puerto, hecho que permite practicar maniobras en buques de cualquier tamaño y en todo tipo de condiciones operativas (incorpora un simulador de VTS o de tráfico marítimo) además de recrear cualquier esce-

nario meteorológico. Este dispositivo desarrollado por la compañía tecnológica Wärtsilä es único en España y lo pueden utilizar tanto prácticos, como operadores de tráfico marítimo o remolcadores,

Capaz de recrear
escenarios,
situaciones
y maniobras
realistas

e incluso, todos a la vez. Agustín Garrote, práctico del puerto de Valencia, asegura que es *"el simulador de navegación para entrenamiento, formación y pruebas más avanzado instalado hoy en día en España, que nos hace tener la capacidad de recrear escenarios, situaciones y maniobras realistas obteniendo una serie de datos con los que basarnos para realizar informes de evaluación de riesgos sin cometer desviaciones significativas de la realidad"*.

Jose Manuel Vega, encargado del programa de entrenamiento de prácticos, añade que cuen-



tan también con *“un programa de modelación de escenarios que nos permite crear el escenario de cualquier puerto o modificar un puerto para futuros proyectos y evaluar si es factible dicha modificación para el tráfico o tipo de buques que está destinado”,* lo que ya da una idea aproximada de todas las posibilidades que ofrece.

TECNOLOGÍA PIONERA

Consta de tres estaciones de simulación más una estación de VTS. Ésta es una de las características que lo distingue de simulo-



Dispone de tres simuladores independientes.

res parecidos. "Todas ellas pueden trabajar por separado o de forma conjunta en una misma maniobra -explica Garrote-. Esto nos permite tener tres simuladores independientes en los que podrían entrenarse tres prácticos, patrones o miembros de los diferentes cuerpos de asistencia o seguridad con ámbito marítimo, o bien, de manera conjunta haciendo que los tres simuladores participen en la misma maniobra pero con distintos roles, permitiendo recrear una maniobra compleja muy realista, por ejemplo al emplazar a un práctico en un gran buque en el simulador "puente/bridge" y a dos patrones de remolcadores en los simuladores "remolcador1/tug1" y



Permite simular emergencias, como barcos que se quedan sin máquina o gobierno.

Elena Delgado Gutiérrez

Capitán Marítimo de Valencia

¿Por qué es importante disponer de este tipo de simulador?

Porque aporta seguridad a los prácticos de puerto en el desarrollo de maniobras novedosas o con condi-

cionantes meteorológicos extremos, mientras que permite a las autoridades marítima y portuaria conocer de antemano el resultado de determinados escenarios de maniobra y, así, adelantarse a los mismos adoptando medidas mitigadoras de los riesgos que se pudieran detectar.

¿Qué tipo de situaciones excepcionales se pueden ensayar?

El programa permite modelizar cualquier situación o buque en el entorno del puerto de Valencia. Es posible, incluso crear un nuevo puerto o "cargar" otros puertos de España o extranjeros. Como ejem-

plos: podría plantearse un nuevo buque, de eslora mayor a los que actualmente escalan en el puerto de Valencia. O bien, comprobar la viabilidad de atracar determinados buques en una nueva dársena o muelle. Ensayar la maniobra de buques en condiciones meteorológicas extremas o con medios de maniobra limitados.

¿Qué se espera conseguir?

Se pretende mejorar la formación continua de los profesionales de la maniobra de buques, comprobar la viabilidad de determinadas maniobras, prever el resultado de maniobras novedosas y, en definitiva, reducir los riesgos y prevenir incidentes o accidentes que puedan afectar a la seguridad marítima y la libre navegación en los puertos.

“remolcador2/tug2” respectivamente, haciendo así que el factor humano también entre en juego y pueda ser ponderado”. Y esta característica es la que lo hace tan particular. “En Prácticos de Valencia S.L.P. apostamos por esta tecnología para la formación continua de los prácticos, así como para la iniciación de futuras incorporaciones, estudio de proyectos, etcétera”, asegura Jose Manuel Vega. Para este profesional la mayor insistencia se hace en las maniobras más complejas, “con buques de gran tamaño en condiciones límites de viento, y simulación de emergencias, como barcos que se quedan sin máquina y/o gobierno, lo que

Puede realizar maniobras de tres buques al mismo tiempo en un mismo escenario o en escenarios separados

nos permitirá tener una respuesta más rápida ante estas situaciones”.

Es por esta razón que Elena Delgado, Capitana Marítima de Valencia subraya otro de sus be-

neficios y es que “redundará en la seguridad marítima del Puerto de Valencia porque se van a poder comprobar con garantías la viabilidad de maniobras que presenten condiciones excepcionales”. Asimismo, Delgado afirma que esta tecnología, que cuenta con la colaboración de Valencia Port Control y próximamente con la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Telecomunicaciones de la Universidad Politécnica de Valencia y la Escuela Superior de Marina de la Universidad de Oviedo, “estará a disposición de las Corporaciones de Prácticos que precisen de su uso”. 

ANABEL GUTIÉRREZ

Jose Manuel Vega Chozas

Encargado del programa de entrenamiento de prácticos

¿Cómo funciona este simulador?

La instalación está compuesta por tres simuladores de navegación y maniobra y un simulador de VTS (Control de tráfico marítimo), además del puesto del instructor que controla los cuatro simuladores. Cada uno de los simuladores además de los equipos de ayuda a la navegación (ECDIS, Radar, piloto automático, AIS, etc.) cuenta con los elementos necesarios para recrear cualquier tipo de barco y propulsión. Están conectados de forma que se pueden realizar maniobras de tres buques al mismo tiempo en un mismo escenario o en escenarios separados. En maniobras que

requieren la asistencia de remolcadores, éstos se pueden controlar desde el puesto del instructor o realizarlo con patrones de remolcadores desde dos de los simuladores.

¿Es posible recrear situaciones con buques de cualquier tamaño y en cualquier situación?

Se puede recrear cualquier tipo de situación, congestión de tráfico, condiciones climáticas (viento, oleaje, visibilidad, etc.), situaciones de emergencias. Disponemos de 50 modelos de barcos y remolcadores de diferentes tamaños y tipos de propulsión. Por otro lado, contamos con un programa de modelación de escenarios

que nos permite crear el escenario de cualquier puerto o modificar un puerto para futuros proyectos y evaluar si es factible dicha modificación para el tráfico o tipo de buques que está destinado.

¿En qué puede mejorar el trabajo de un práctico?

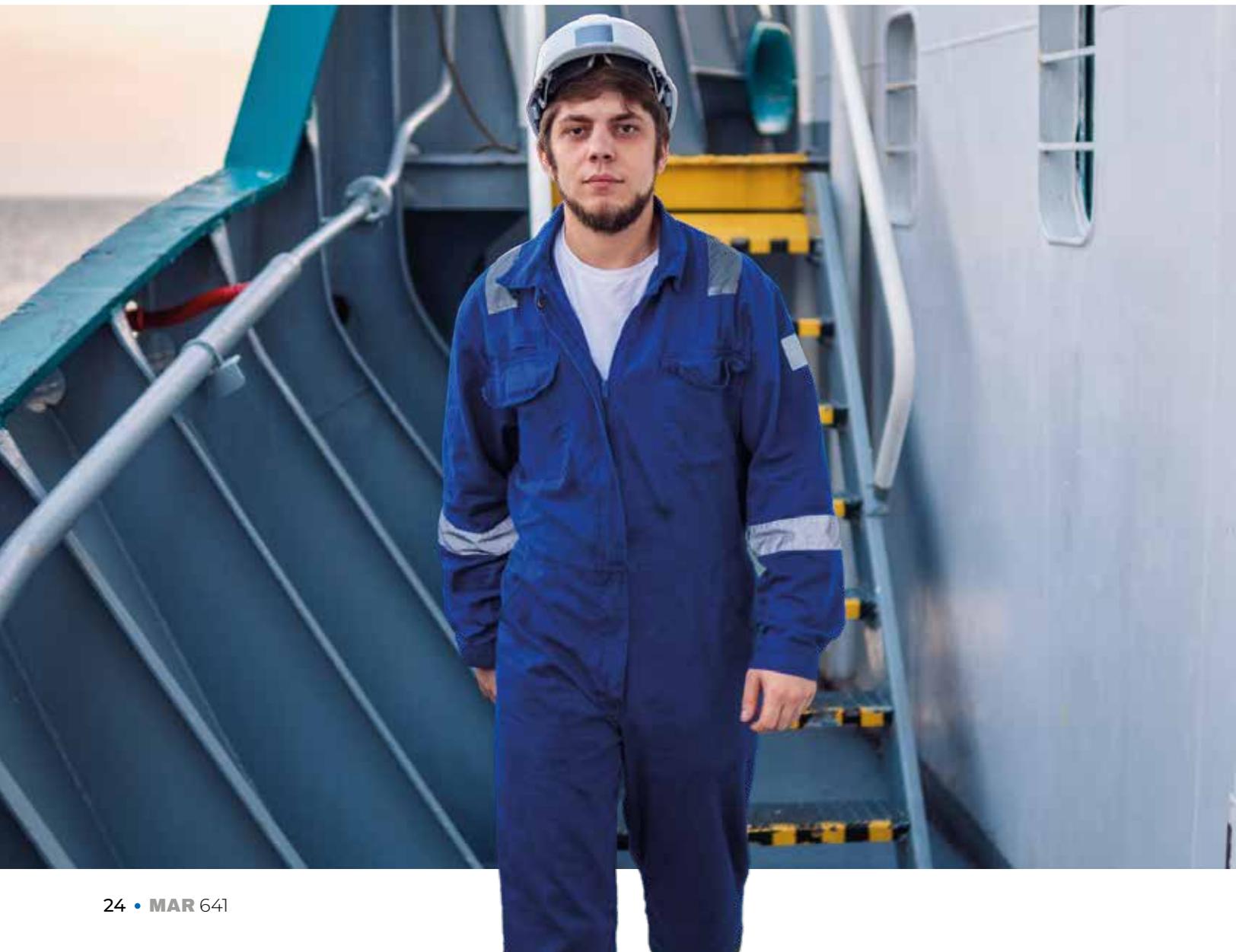
Esta herramienta nos proporciona una mayor seguridad para los buques y sus tripulaciones, la instalación portuaria y el medio ambiente.



AYUDARÁ A DIGNIFICAR LA PROFESIÓN DE LA GENTE DEL MAR

Una sentencia histórica

Una sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid resuelve que las guardias de UMS (con sistemas automatizados), que realiza un oficial en las salas de máquinas de un buque de salvamento marítimo, sean consideradas como horas efectivas de trabajo y si se realizasen más allá de la jornada ordinaria, como horas extraordinarias. Nos lo cuenta Cristian Castaño, responsable de Marina Mercante en CCOO, en este artículo.



Con la llegada de la electrónica y los sistemas de control a los buques, a comienzos del último cuarto del siglo pasado, empezaron a botarse los primeros buques con UMS (Unattended Machinery Spaces). Esta clasificación eximía al buque de disponer de personal de guardia permanente en la sala de máquinas, pues el buque contaba en su lugar con una serie de sistemas automáticos, tales como: detectores de incendio, de niebla, de aceite en el cárter del motor principal, de nivel de agua en sentina, control de la propulsión desde el puente o arranque automático del generador de emergencia entre otros.

Tal vez dicho así, con estas palabras, algún terrícola pudiera pensar que la sala de máquinas de un buque (corazón del barco) se encuentra desatendida e incluso sin personal, pero nada más lejos de la realidad. El buque sigue llevando personal de máquinas, pues lo que el sistema UMS permite es la supresión de las guardias rotativas (4 horas de trabajo - 8 horas de descanso) de lunes a domingo para pasar a una jornada de trabajo diario, concentrado de 8:00 a 17:00 horas, en la que el resto del tiempo, un oficial de máquinas permanece a mayores de guardia fuera de la sala para atender cualquier alarma que surja hasta las 8 de la mañana del día siguiente.

GRAVES INCONVENIENTES

En definitiva, la tecnología que parecía llegar a los barcos para humanizar la sala de máquinas traía



La jornada en una sala de máquinas con sistema UMS se concentra de 8:00 a 17:00.

tras de sí una serie de inconvenientes, de entre los cuales citaremos dos:

- La pérdida de empleo, pues el sistema primitivo de guardias obliga a disponer al menos de 3 titulados para cubrir las 24 horas, mientras que con el sistema de UMS los armadores han podido reducir el número de oficiales y personal subalterno.
- Ya no se puede garantizar un periodo de descanso ininterrumpido, pues éste puede ser per-

El trabajador,
durante las
guardias, no
puede abandonar
las estancias
que disponen de
alarma

turbado en cualquier momento por la activación de alguno de los cientos de puntos que controlan la maquinaria y entorno de la sala de máquinas.

No vamos a entrar a analizar en este artículo las consecuencias que tiene para la salud del trabajador que su período de sueño/descanso sea interrumpido de manera espontánea y aleatoria una, dos, tres... veces en la noche, esta es una cuestión que bien merece otro artículo de la mano de médicos y psicólogos. Pero lo que sí vamos a traer a colación, que es el motivo de este artículo, es la reciente sentencia en España donde reconoce que las guardias de UMS son tiempo de trabajo y su exceso sobre la jornada ordinaria, horas extraordinarias.

DEMANDA DE UN TRABAJADOR

El procedimiento se inicia por demanda promovida por un trabajador, destinado a un buque de la Sociedad de Salvamento y Segu-



El sistema UMS permite la supresión de guardias rotativas.

ridad Marítima, en la que instaba dos reconocimientos de derecho, consistentes en que los tiempos correspondientes a las guardias de UMS fuera de la jornada ordinaria de 08:00 a 17:00 constituyen tiempo de trabajo, así como que tales períodos de tiempo tienen la consideración de horas extraordinarias, al constituir un exceso de la jornada ordinaria citada, dicha demanda fue atendida por los Servicios Jurídicos del Sector del Mar de CC.OO.

Hay que recordar que la consideración como tiempo de trabajo de los períodos de guardia o disponibilidad ha venido evolucionando de la mano de la jurisprudencia del TJUE, que ha pronunciado numerosas sentencias, conformando un amplio repertorio jurisprudencial en interpretación de la Directiva 2003/88/CE, relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo.

La sentencia parte de la Directiva 2003/88/CE y de los pronunciamientos del Tribunal Supremo, que a su vez citan jurisprudencia del TJUE en la materia que, a la hora de determinar los criterios para calificar los períodos de disponibilidad como tiempo de trabajo, realiza las siguientes consideraciones:

- No es la intensidad de la actividad o el carácter directamente productivo de la misma lo que determina la naturaleza del tiempo en cuestión.

No se puede
garantizar
un periodo
de descanso
ininterrumpido

- Cuando la persona no es libre para elegir su ubicación o actividad, sino que está a disposición de la empresa, surge una importante presunción de que estamos ante tiempo de trabajo.

- La presencia en dependencias empresariales constituye factor que juega a favor del carácter laboral del tiempo durante el que se dilata.

Dicho esto, se precisa para la consideración de la disponibilidad como tiempo de trabajo, que concurren dos elementos:

- El espacial, que exige que la persona trabajadora esté obligada a permanecer en las instalaciones de la empresa o en cualquier otro lugar designado por el empleador, incluso el propio domicilio, para atender al llamamiento empresarial.

- El temporal, que se identifica como un tiempo breve de respuesta al llamamiento de la empresa para acudir al lugar de trabajo.

De este modo, la jurisprudencia delimita la diferencia entre la consideración de las guardias y/o disponibilidad como tiempo de trabajo o de descanso, del siguiente modo: "Ambos elementos (espacial y temporal) deben provocar una limitación de la libertad de deambulación y de administración del tiempo en el que el trabajador pueda dedicarse a sus intereses personales, familiares y sociales y, por ende, como ha dicho la Sala: "Será tiempo de trabajo cuando la guardia exige la obligada permanencia

en un determinado espacio físico y dar respuesta inmediata en caso de necesidad, porque en tales circunstancias el trabajador se encuentra en el ejercicio de sus funciones laborales. Mientras que se considerarán como tiempo de descanso, si el trabajador puede dedicarse a las actividades personales y de ocio que libremente quisiera realizar, en los que solo será tiempo de trabajo el dedicado a la prestación efectiva de servicios que requiera la intervención necesaria para atender la incidencia”.

ESPECIAL DEDICACIÓN

El caso concreto que nos ocupa presenta las siguientes características:

- El sistema UMS como hemos expuesto, tiene por objeto señalar cualquier problema o incidencia en la sala de máquinas, de modo que, al detectar cualquier incidencia, envía una alarma que debe ser atendida inmediatamente por el oficial que se encuentra de guardia.

- La alarma suena en aquellas dependencias del buque que cuenta con repetidor de alarma, por lo que el trabajador, durante esas guardias/disponibilidad no puede abandonar el buque ni las estancias donde se encuentran instaladas las alarmas, restringiendo de modo evidente los movimientos y la vida personal y familiar del trabajador.

Contando con estos hechos probados y comparándolos con los criterios fijados por el TJUE queda patente que durante las guar-

A partir de las 17 y hasta las 8 horas de la mañana siguiente, un oficial de máquinas debe permanecer de guardia.



Con el sistema de UMS los armadores han reducido el número de oficiales y de personal subalterno

días de UMS, aunque no se lleve a cabo una actividad, el trabajador no puede abandonar el buque, de hecho debe permanecer en las estancias donde hay repetidores de alarma, por lo que durante estos periodos de disponibilidad no cuenta con una disposición real de su tiempo, ni puede considerarse tiempo de descanso ya que no puede organizar su vida personal ni familiar ni desplazarse

a lugares distintos de aquellos en los que están los repetidores de alarmas.

Es más, el mismo TSJ hace alusión al Real Decreto 285/2002, de 22 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al trabajo en la mar, cuando en su artículo 17 Descanso entre jornadas dice: “Se considerará tiempo de descanso en la mar aquel en que el trabajador esté libre de todo servicio”, por lo que, si está realizando un servicio de guardia, no se puede considerar tiempo de descanso y sí de trabajo.

En definitiva, una sentencia histórica para la Gente de Mar que ayudará a dignificar esta profesión. [M](#)

CRISTIAN CASTAÑO
Representante de
Marina Mercante de CCOO

Niveles de azufre Bajo lupa

Los puertos de Algeciras y Bilbao encabezan el control de azufre en el combustible usado en buques. También son los puertos de mayor tráfico de buques de bandera extranjera. Desde enero de 2020 la Organización Marítima Internacional (OMI) estableció un límite internacional del 0,5%.

La Capitanía Marítima de Bilbao es la más activa de todo el país (con 133 muestreos), junto con la de Algeciras (129), en la realización de controles de combustible para detectar posibles emisiones de azufre por encima de los límites marcados en el anexo VI del Convenio internacional sobre la polución marítima (Marpol). En tercer lugar, se encuentran los puertos de Almería y Cartagena (empacados con 70 muestreos), todavía muy por encima de los registrados en Barcelona (45). Entre los puertos con menor número de controles figuran: Vigo (23), Palma de Mallorca (21), Cádiz (16), Santander (15), Burela (14), Alicante (12), Sevilla y Valencia (7), Málaga y Las Palmas (1). Esta disparidad de cifras se explica porque no todos los puertos

tienen el mismo tráfico de buques procedentes de bandera extranjera.

NORMATIVA SOBRE EMISIONES

Hasta la entrada en vigor, el 1 de enero de 2020, de una normativa internacional sobre el azufre, el límite para surcar aguas internacionales era de hasta un 3,5% de contenido de azufre en masa (y de un 1,5% en la UE). A partir de esa fecha, este porcentaje se redujo a 0,5%.

Aunque la normativa en aguas internacionales permite emplear un porcentaje mayor si los gases se someten a un proceso de lavado antes de ser emitidos. Se trata de una tecnología con múltiples inconvenientes. Los sistemas de limpieza de gases de escape, que también se conocen como depuradores ("scrubbers"), reducen la

cantidad de contaminación emitida al aire por los barcos, pero los modelos de ciclo abierto descargan al mar las aguas de lavado de los gases contaminándolo.

En el caso de las aguas de los puertos, tanto en atraque como en fondeo, el límite se encuentra reducido a solo el 0,1% de azufre por normativa de la UE, mucho más restrictiva que la OMI. Sin embargo, hay barcos que intentan burlar esta normativa empleando combustible con más azufre del tolerado por ser más barato. Para detectar estos fraudes los inspectores toman tres muestras del carburante que se analiza en un laboratorio homologado para determinar el porcentaje de azufre sobre la masa total.

Nuestro país es uno de los más comprometidos de Europa con el

El Mediterráneo será Área de Control de Emisiones de Azufre en 2025

control de la seguridad y la prevención de la contaminación en el mar. La DGMM destaca en su memoria de 2022 que en el ámbito de las inspecciones de combustible ha superado el objetivo marcado: las Capitanías Marítimas inspeccionaron 1.337 buques para corroborar, tanto en puerto como en el mar, que el combustible consumido por los buques era el reglamentario y cumplía los límites establecidos por la OMI y la legislación española. Además, se tomaron muestras en 334 de estos buques y se analizaron en el laboratorio para comprobar el contenido de azufre en el carburante. Se procedió a la apertura de los correspondientes expedientes sancionadores en los casos en que se detectó un nivel superior al permitido.

En colaboración con la EMSA y por segundo año consecutivo se

desarrolló un proyecto piloto con un dron desplegado en el Estrecho para realizar mediciones de azufre en buques. Se llevaron a cabo 347 en unos tres meses.

ZONAS ESPECIALES

En 2025 el mar Mediterráneo será considerado la quinta zona ECA, un Área de Control de Emisiones de Azufre, donde los barcos tendrán que cumplir unas limitaciones aún más restrictivas: no deberán superar el 0,1%. Las otras cuatro zonas ECA existentes son: zona del mar Báltico; zona del mar del Norte; zona del norte de América, cubriendo determinadas áreas de EEUU y Canadá; y zona del mar Caribe de los EEUU (alrededor de Puerto Rico y las islas Vírgenes). [M](#)

ANABEL GUTIÉRREZ

Petroleros en el puerto de Bilbao.



GONZALO DE LA VEGA, CAPITÁN DEL ESPERANZA DEL MAR

El niño que soñaba con pilotar



Jornada de puertas abiertas del Esperanza del Mar en Bermeo.
Foto: DEIA

Podría ser la historia de un niño cualquiera, nacido en una familia de marinos mercantes, de una ciudad costera del sur, pero esta es la historia de Gonzalo de la Vega, capitán del Esperanza del Mar que este mes se jubila tras 32 años embarcado en uno de los buques hospital del Instituto Social de la Marina. Su historia de superación personal es fuente de inspiración para aquellos jóvenes que sueñan con viajar a lugares lejanos siendo los capitanes de su vida.

Tenía claro que quería ser marino mercante como su padre, pero en la familia y tras el fallecimiento de su madre cuando tan solo era un adolescente no veían con buenos ojos

esta decisión, ni tampoco había medios económicos para que pudiera estudiar.

Aun así, con determinación terminó COU y aprobó con nota la Selectividad. Después llegaron cuatro

años de incertidumbre, aquel chico de Málaga, buscándose la vida, trabajó de camarero en la Costa Brava para poder pagarse los estudios de Formación Profesional de patrón de cabotaje y patrón mayor de ca-

botaje hasta que el Servicio Militar le llevó a la Base Naval de Gran Canaria, y gracias a sus conocimientos de náutica, hizo la mili a bordo de un remolcador de altura.

En la vida de toda persona a veces llegan hadas madrinas o en este caso personas que creen en ti por encima de las circunstancias. Eduardo Sáenz era el segundo comandante del remolcador y se percató de que Gonzalo era el único soldado que no recibía giros bancarios de su familia y le fue buscando "trabajillos" que le proporcionaban algo de dinero de bolsillo.

Ese chaval contemplaba cada día en el Puerto al buque Esperanza del Mar. Soñar es gratis. Su primera oportunidad, una vez concluido el servicio militar, llegó con un contrato de tres meses como marinero en ese buque y gracias nuevamente a su "benefactor" que contactó con los servicios centrales del ISM y medió para que le contratasen.

Esas tres mensualidades, estimándolas mucho, le permitieron ingresar en la Universidad. "Vivía en la Casa del Mar de Tenerife, que me costaba 80 pesetas, comía en la escuela y gastaba lo menos posible, así me daba para llegar hasta junio. Y gracias a Fernando González y Carmen Llorca, que desde el ISM se acordaban de mí todos los veranos, pude licenciarme en Marina Civil".

"No tengo experiencia, pero sí voluntad, les decía, y cada Semana Santa pedía plaza para trabajar en verano en el Esperanza del Mar como marinero, eso sí, tenía que estudiar y aprobar sí o sí en junio".

Después llegó la época de alumno en prácticas (oficial en



Durante su visita a la Revista MAR.

prácticas como se denomina actualmente) en distintos buques: petroleros, bull carriers, pasaje ... hasta que en 1991 consiguió por tres meses un contrato de tercer oficial en el buque hospital "ese año me tocó la lotería porque yo no tenía experiencia y dio la casualidad de que no había más candidatos ya que todos estaban preparándose una oposición".

Cuando terminó su contrato en septiembre, se recluyó en el monasterio benedictino de Santa Brígida para que nada le distrajesen. Tenía un mes para conseguir la mejor nota del concurso oposición ya que era el único sin méritos como oficial, al contrario que el resto de candidatos. Se presentaron 21 personas, todas mayores que él. Con 29 años sacó la primera plaza por nota y la segunda al sumar méritos. Solo había tres puestos de tercer oficial para los buques hospital. Nueve años des-

pués consiguió el título de capitán. En 2016 fue nombrado capitán del Esperanza del Mar.

LA VIDA A BORDO DEL ESPERANZA

No nos vamos a engañar, la vida a bordo es dura: "Un mes entero navegando sin rumbo fijo en alta mar a la espera de que te llamen para una asistencia... hay que tener mucha motivación para llevarlo bien pero el trabajo es muy bonito. Lo más duro es estar embarcado con preocupaciones y como capitán debes saber también gestionar eso con tu tripulación".

El espacio reducido y la lejanía de tierra hacen que todo se magnifique "aunque ahora cada vez menos porque el Esperanza del Mar en breve tendrá wifi. Antes la única comunicación era a través del capitán y era complicado tener que notificar a un tripulante una mala noticia".



En el muelle de Las Palmas con el Esperanza del Mar al fondo.

Son muchos los momentos gratificantes, especialmente cuando se salvan vidas, pero también los hay difíciles, de los que marcan: *"Una de mis vivencias más duras fue en 2007. Siendo primer oficial tuve que sustituir al capitán cuando le avisaron del fallecimiento de su padre, le desembarcamos en Dakar y nos llamaron para asistir al pesquero Tiburón III que había encontrado*

un cayuco con siete fallecidos y un solo superviviente".

Los temporales y el aislamiento son la parte más dura: *"Cuando estás embarcado el trabajo requiere una dedicación exclusiva, esta saturación de jornadas produce desgaste, pero cuando hay una emergencia o un aviso toda la tripulación colabora sin que haya que pedir nada".*

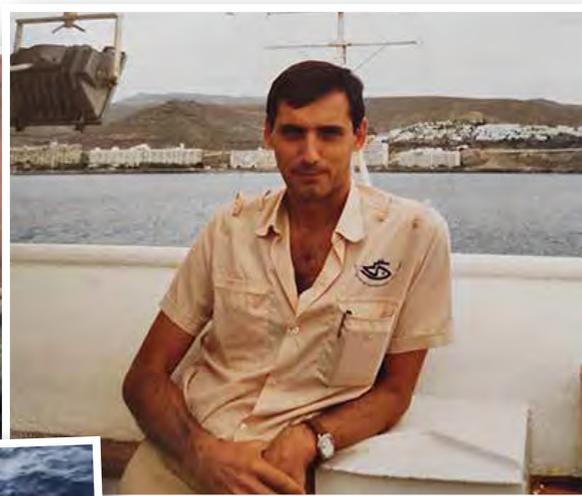


Junto al resto de oficiales.



Para Gonzalo de la Vega no hay duda, el cambio climático está produciendo mayores y más virulentos temporales en el mar: *"Lo mejor para afrontar un temporal es primero esquivarlo en la medida de lo posible y luego tener un barco en condiciones. Con todas las revisiones en regla, aunque con olas de 14 metros en Gran Sol no duerme nadie, tener un barco tan seguro como el Esperanza ayuda a sobrellevarlo".*

El día a día en un buque hospital se inicia localizando la zona donde se encuentran cada amanecer los pesqueros españoles a los que



acompaña. "Estamos cerca para que nos vean, tienen que saber que estamos en la zona, eso les da tranquilidad. También hay días sin avisos y dedicamos tiempo a las gestiones administrativas, que son muchas, y siempre hay que tratar de que haya hueco para hacer ejercicio".

GRAN HERMANO EN BARCO

Trabajar en un barco es convivir. Las mareas en los buques hospital tienen una duración de 30 días: "En un barco se cohabita 24 horas, se crean amistades y también se con-

vive con las manías de cada uno. Es un trabajo colaborativo al máximo. Gran Hermano no lo inventó la televisión, nació en un barco".

El Esperanza del Mar tiene su puerto base en Las Palmas. Desde 1982 acompañaba al sector en el banco canario sahariano, pero desde 2019 varió su derrota hacia el Atlántico Norte y Azores, según las diferentes costeras y emplea Vigo como puerto de avituallamiento.

Con la entrada de España en la Unión Europea se extinguieron todos los convenios bilaterales de pesca, con Marruecos y Mauritania, lo que hizo disminuir notablemente la flota española en la zona. En aquella época el Esperanza del Mar atendía entre 10 y 15 maniobras al día, la mayoría accidentes a bordo, bastantes asistencias técnicas y algún naufragio. Actualmente solo

hay 15 barcos españoles en aguas de Mauritania por lo que se decidió que el buque prestaría mejor servicio en Gran Sol donde abundan los barcos de bandera española.

A los jóvenes que sueñan pilotar navíos les dice "que tengan en la mente claro lo que quieren, que se marquen un objetivo, y que tiren hacia adelante teniendo en cuenta que la vida es una carrera de obstáculos".

Los coeficientes reductores de la edad de jubilación permitirán a Gonzalo de la Vega jubilarse con 61 años: "El Instituto Social de la Marina me lo ha dado todo. Me dio una solución de vida y unos objetivos que se han cumplido. Me jubilo con satisfacción y agradecimiento, me llevo conmigo los nombres de algunas personas con las que me he encontrado a lo largo de todos estos años y el aspecto humano de la institución, que es difícil de encontrar en otras".

"¿Qué cómo me planteo mi vida ahora? Pues desde mi Málaga natal me pienso dedicar a mis otras pasiones: viajar, senderismo y cocinar". 

————— PATRICIA ROMERO ALONSO

Así fue 2023

Comenzamos un año con la esperanza de que sea mejor que el que se nos ha ido. Un 2023 marcado por los conflictos internacionales y la política. Un año electoral que termina con nuevo Ejecutivo y nueva ministra al frente de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones y con el fin de la presidencia española en el Consejo de la Unión Europea. Un año de cambios, como los de nuestra Revista Mar, que les acompaña desde hace seis décadas, y estrenó diseño y presencia en las redes sociales.

Los últimos doce meses fueron también los más cálidos de la historia reciente, algo que se nota en los mares y en su biodiversidad. Volvimos a hablar de sostenibilidad, de descarbonización de la flota, de energías limpias, de consumo, de investigación... Así fue 2023 y así se lo contamos.



A través del portillo

El portillo. Esa ventana redonda de los barcos conocida también como ojo de buey, nos permite mirar al mar y repasar los últimos meses con la nostalgia de algo que se nos va, pero con la ilusión de empezar algo nuevo. Europa marca el ritmo que debemos seguir para lograr la sostenibilidad económica, social y medioambiental en nuestros océanos y en los sectores que dependen de la economía azul y España, durante su presidencia en el Consejo de la Unión en el segundo semestre de 2023, impulsó los encuentros para conseguirla.

La presidencia española en el Consejo de la Unión Europea nos dio visibilidad en el exterior y la oportunidad de celebrar actos con los representantes de los Estados miembros para hablar de los temas que afectan a los europeos y a la economía azul. El entonces ministro de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones en funciones, José Luis Escrivá, dijo



La presidencia en el Consejo de la UE nos dio la oportunidad para tratar temas que afectan a los europeos y a los sectores de la economía azul

que era *"una oportunidad para la inclusión y para impulsar políticas de protección social y crecimiento económico"*. En el ámbito de la Seguridad Social se puso el acento en la modernización del escudo social europeo, con énfasis especial en la protección de los autónomos, las

rentas mínimas y el mantenimiento del tejido productivo.

España, como escribió el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación en funciones, Luis Planas, asumió el protagonismo para situar a la pesca comunitaria en las mejores condiciones para abordar sus retos presentes y futuros. Promover la descarbonización de la flota, reforzar el papel estratégico de la pesca en el abastecimiento alimentario y mejorar el procedimiento de toma de decisiones en los Consejos de ministros de Pesca de la Unión Europea fueron los ejes en los que se incidió.

La directora de la DG Mare, Charlina Vitcheva, nos dedicó unas palabras hablando del impacto de la guerra de Ucrania en el aumento de costes para la pesca y la acuicultura.

El comienzo de la presidencia europea llegó con un Gobierno en funciones y su final con el nuevo



Vigo acogió la reunión informal de ministros de Pesca de la UE en el marco de la presidencia española en el Consejo

Ejecutivo de Pedro Sánchez quien, reelegido presidente, nombró a la navarra Elma Saiz nueva ministra de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones.

La reforma de las pensiones pactada por el Gobierno y los sindicatos, sin apoyo de la patronal, vio la luz en 2023. La medida amplía los derechos de pensionistas, reduce la brecha de género y establece un nuevo marco de sostenibilidad, equilibrando ingresos y gastos. La Seguridad Social necesitaba esta remodelación para hacer frente a las tensiones que la jubilación de los "baby-boomers" puede provocar en el sistema y porque lo exigía Bruselas en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

CON LA GENTE DEL MAR

Al cumplir dos años al frente del Instituto Social de la Marina, Elena Martínez Carqués habló de gestión y de su interés por dar

visibilidad a la Entidad, prestando un servicio ágil, eficaz y cercano a los trabajadores del mar, pese a "vernós afectados por la pérdida constante de personal debido al incremento de las jubilaciones y a la limitación de procesos selectivos para el reemplazo de estas vacantes", explicó. Afortunadamente, tal como dijo en la reunión con los directores provinciales en Barcelona, la contratación de interinos "ha permitido recuperar en 2023 parte

El ministro Planas defendió en Bruselas el esfuerzo que hacen nuestros pescadores por la sostenibilidad ambiental.

del personal perdido", lo que seguirá sucediendo a lo largo de 2024.

La comunicación con el sector es fundamental. Por ello, los encuentros del ISM con sus representantes, la participación en jornadas y ferias e incluso la presencia en redes sociales dando cuenta de la actividad que desarrolla el organismo han sido constantes. De ello nos hicimos eco en esta revista. Una publicación que, en su 60º aniversario, estrenó diseño, acercándose a ustedes a través de nuevos canales.

Durante el año pasado se ha seguido impulsando la digitalización de los procedimientos en el ISM y las aplicaciones para que los ciudadanos puedan interactuar con la Administración desde sus dispositivos móviles, sin menoscabar la atención personal que ofrecen los funcionarios del organismo.

Conocimos de cerca cómo trabajan nuestros sanitarios, los procesos selectivos para cubrir vacantes en el departamento de Sanidad Ma-



rítima y el esfuerzo que se ha hecho para mejorar la tecnología del Centro Radio Médico Español para que los marineros puedan contactar con sus facultativos desde cualquier dispositivo de teleasistencia en los barcos.

Volvimos a hablar del fomento de la formación y dimos a conocer un proyecto colaborativo pionero para regularizar a inmigrantes residentes ilegalmente en nuestro país a través de la figura del arraigo por formación con el que se intenta también dar respuesta a uno de los problemas más acuciantes del sector: la falta de relevo generacional.

Como homenaje a los trabajadores del mar, celebramos un primero de mayo especial dando voz a sus representantes sindicales, que hicieron una radiografía de los sectores de la economía azul, y nos acercamos al trabajo de los

inspectores de pesca, los prácticos y estibadores portuarios, los observadores científicos y los buzos profesionales, entre otros.

PESCA Y ACUICULTURA

Tras un largo periplo parlamentario, en marzo entró en vigor la Ley de Pesca Sostenible, con novedades en el sistema de repartos de cuotas y en los coeficientes reductores para algunos colectivos que los reivindicaban desde hacía tiempo.

El ICES recomendó mantener el veto a la pesca de fondo en 87

zonas del Atlántico oriental y el ministro Planas defendió en Bruselas los intereses de nuestros pescadores, reconociendo su esfuerzo para que la actividad extractiva sea sostenible. Pidió mejorar la gobernanza de cuotas para que la pesca sea también sostenible en sus dimensiones social y económica. Su compromiso con la gestión adecuada de los recursos permitió la ampliación de días de pesca para algunas especies y demandó tasas plurianuales de capturas en otras.

Las instituciones europeas modificaron el Reglamento de Control Pesquero, que entrará en vigor



La dirección provincial del ISM en Huelva impartió cursos de formación para permitir trabajar en el sector a inmigrantes.

este año, con recelos en el sector y también el Reglamento de mínimos, que facilitará la concesión de ayudas a la industria y la comercialización de productos de la pesca y la acuicultura. También se aprobó el Plan de Gestión del cerco en el Mediterráneo, estableciendo límites de capturas por buques y tallas mínimas, sobre todo para la sardina y el boquerón.

La reunión informal que mantuvieron en Vigo los ministros de Pesca de la UE puso de relieve la necesidad de avanzar en la descarbonización del sector. Javier Garat presentó allí el informe del Comité Económico Social, exigiendo un fondo de reserva para acelerar el proceso.

Celebramos con la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores el centenario de algunos de los pósitos que han contribuido al avance socioeconómico del sector y nos embarcamos en Fuerteventura y Mallorca para conocer la pesca artesanal canaria y las actividades de pescaturismo, en Baleares.

El informe anual de la Asociación Empresarial de Acuicultura reflejó un crecimiento del sector en volumen y valor comercial, pese al aumento de costes energéticos y la



falta de materias primas para elaborar piensos derivados de la guerra en Ucrania, de los flecos de la era Covid y del cambio climático, que provocó sequía y mortandad de algunas especies fluviales.

Viajamos a Galicia para conocer de cerca el enfrentamiento entre bateiros y percebeiros. La falta de mejilla por el cambio climático y un cambio de tendencia en el consumo de este molusco está detrás del conflicto.

Lubina, trucha arco iris y atún rojo contribuyeron al crecimiento

de un sector que, con ayuda de la ciencia, busca impulsar la acuicultura española y mediterránea con especies como la corvina o la seriola y relatamos la importancia futura del cultivo de algas.

Dimos cuenta de los avances científicos presentados en el Congreso Nacional de la SEA. Entrevistamos a su presidente, Héctor Pula, participamos en un despesque en los esteros de Cádiz, nos acercamos a centros de investi-





En verano hicimos pescaturismo en Mallorca con los pescadores en la campaña de la langosta.



Los Planes de Ordenación del Espacio Marítimo regulan las zonas de desarrollo de la energía eólica en nuestro país.

gación y a empresas destacadas del sector y hablamos de la acuicultura en Canarias y del logro del IEO en Murcia, que cerró el ciclo reproductivo de atún rojo en cautividad. Acabamos el año con la firma del nuevo convenio colectivo del sector que busca la mejora salarial de sus empleados.

Pescadores, acuicultores, pescaderos y nutricionistas comunicaron las propiedades de los productos del mar, exigiendo una fiscalidad saludable para incentivar un consumo que sigue en caída libre. Los grandes chefs reunidos en MadridFusión o en el Encuentro de los Mares en Tenerife se unieron a la causa, apoyando con sus creaciones la compra e ingesta de estos productos.

TRÁFICO MARÍTIMO

El presidente de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez, confirmó la recuperación del tráfico portuario tras la pandemia y la reconversión tecnológica, medioambiental económica y social que viven los 46 puertos de titularidad estatal. Esta transformación también se da en la



construcción de barcos y en la navegación. Inteligencia artificial, Big Data, *blockchain*, gemelos digitales, tecnología 5G son términos que cada vez utilizan más estas industrias. Dimos cuenta de ello en la World Maritime Week de Bilbao, la feria internacional de referencia para el sector marítimo y naval.

La innovación y la competitividad pasan por el uso de combustibles limpios como el hidrógeno y el metanol, que se postulan como alternativas verdes, e informamos del desarrollo de buques eléctricos y de los cambios tecnológicos y normativos que debe seguir la navegación de los buques autónomos.

Celebramos los 50 años del Convenio MARPOL y la actualización de la Estrategia de Seguridad Marítima, aprobada por el Consejo de la UE. La Memoria anual de Marina Mercante destacó el compromiso de la Administración con la seguridad y la vida de las personas en el mar y la aprobación en marzo del Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima simplificó los procedimientos ligados a nuestros espacios marítimos, impulsando su tramitación electrónica y el empleo de nuevas herramientas de gestión.

La Asamblea General de ANA-VE valoró la Estrategia Marítima de nuestro país, pese a considerar que muchos de los esfuerzos realizados no han sido suficientes para impulsar la competitividad del Pabellón español. El V Congreso Marítimo Español sirvió en marzo como foro de debate de la actualidad de todos los sectores



Las altas temperaturas del agua provocan muerte de corales en el Mediterráneo.

El cambio climático tiene efectos en los ecosistemas marinos. Las olas de calor también se dan en sus aguas.

vinculados a la economía azul. Allí se reclamó la creación de un Ministerio del Mar.

CAMBIO CLIMÁTICO

Cada vez somos más conscientes de que hay que proteger el planeta. Tras más de 15 años de negociaciones, los Estados miembros de la ONU acordaron que el 30% de los océanos sean áreas protegidas en 2030. Paso que, según la activista, Alexandra Cousteau, nos hace pensar que

“aún estamos a tiempo de recuperar lo perdido”. Así lo vimos en la isla de Sa Dragonera donde, tras ser declarada reserva marina, ha recuperado mucha de su biodiversidad.

El Consejo de la OMI adoptó las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL, designando al Mediterráneo zona de control de óxidos de azufre y material particulado y conocimos el trabajo de Sasemar para luchar contra la contaminación marina.

Por otra parte, nuestro país se posicionó a favor de bloquear el desarrollo de la minería submarina y dio el primer paso para el desarrollo de la energía eólica marina aprobando los Planes de Ordenación del Espacio Marítimo (POEM), cartografiando las zonas de su implantación con críticas de los pescadores.

Terminamos el año sumergiéndonos con los Observadores del Mar y haciendo ciencia ciudadana, descubriendo que el cambio climático tiene efectos importantes en el Mediterráneo. [M](#)

Calendario Laboral / 2024



FECHA DE LAS FIESTAS	Andalucía	Aragón	Asturias	Illes Balears	Canarias	Cantabria	Castilla La Mancha	Castilla y León	Cataluña	Extremadura	Galicia	Com. Madrid	Región Murcia	C. Foral Navarra	País Vasco	La Rioja	Comunitat Valenciana	Ciudad de Ceuta	Ciudad de Melilla
ENERO																			
1 Año Nuevo.	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
6 Epifanía del Señor.	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**
FEBRERO																			
13 Martes de Carnaval.																			
28 Día de Andalucía.	***								***										
MARZO																			
1 Día de los Illes Balears.				***															
19 San José.													**						
28 Jueves Santo.	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**
29 Viernes Santo.	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
ABRIL																			
1 Lunes de Pascua.				***		***			***					***	***	***	***		
23 San Jorge / Diada Aragón.		***																	
23 Fiesta de Castilla y León.							***												
MAYO																			
1 Fiesta del Trabajo.	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
2 Fiesta de la Comunidad de Madrid.												***							*
17 Día de las Letras Gallegas.											***								
30 Día de Canarias.				***															
30 Corpus Christi.							***												
31 Día de Castilla-La Mancha.							***												
JUNIO																			
10 Lunes siguiente al Día de La Rioja.																***			
17 Fiesta del Sacrificio-EidulAdha.																		***	
17 Fiesta de Sacrificio-AidAlAdha.																			***
24 San Juan.									***										
JULIO																			
25 Santiago Apóstol / Día Nacional de Galicia.						**					**	**	**	**	**	**	**	**	**
AGOSTO																			
5 Nuestra Señora de África.																		***	
15 Asunción de la Virgen.	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
SEPTIEMBRE																			
9 Lunes siguiente al Día de Asturias.			***																
11 Fiesta Nacional de Cataluña.									***										
OCTUBRE																			
9 Día de la Comunitat Valenciana.																	***		
12 Fiesta Nacional de España.	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
NOVIEMBRE																			
1 Todos los Santos.	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
DICIEMBRE																			
6 Día de la Constitución Española.	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
9 Lunes siguiente a la Inmaculada Concepción.	**	**	**				**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**	**
25 Natividad del Señor.	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
26 San Esteban.							***												

Códigos de las fiestas: * Fiesta Nacional no sustituible ** Fiesta Nacional respecto de la que no se ha ejercido la facultad de sustitución *** Fiesta de Comunidad Autónoma

ARTÍCULO..... REVISTA Nº MES

1. ACUICULTURA/Investigación/Marisqueo

XVIII Congreso Nacional de Acuicultura. Apoyo a los jóvenes.....	630	ENERO
Jornada APROMAR en municipios. Desarrollo local	630	ENERO
Entrevista a Hector Pula, presidente de la SEA.....	631	FEBRERO
Granjas de algas marinas. Bioeconomía azul de la UE	632	MARZO
Crisis de la mejilla	633	ABRIL
Asamblea General de APROMAR. Más comunicación	635	JUNIO
Peces más sanos.....	637	SEPTIEMBRE
Buenas perspectivas.....	638	OCTUBRE
Canarias, región con gran potencial acuícola.....	639	NOVIEMBRE
Apuesta por la seriola.....	639	NOVIEMBRE
Cumbre europea sobre algas	639	NOVIEMBRE

2. ASTILLEROS/Construcción Naval

Industria naval 4.0	639	NOVIEMBRE
---------------------------	-----	-----------

3. SEGURIDAD SOCIAL

Presupuestos 2023. La mayor partida para pensiones.....	630	ENERO
Carta a los pensionistas comunicando la subida de las pensiones	631	FEBRERO
Nueva gestión de las bajas médicas	631	FEBRERO
Novedades en la Seguridad Social 2023	631	FEBRERO
Reforma de las pensiones	633	ABRIL
Mejores condiciones laborales	636	JULIO/AGOSTO
España presenta su programa social.....	638	OCTUBRE
Milagros Paniagua, secretaria general de Objetivos, Inclusión y Previsión Social	638	OCTUBRE
Inteligencia artificial al servicio del ciudadano.....	639	NOVIEMBRE
Jubilación activa, demorada, parcial y flexible. Regreso a la mar	640	DICIEMBRE
Cambios en Seguridad Social. Elma Saiz, nueva ministra de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones.....	640	DICIEMBRE

4. ISM

Plan Anual de Formación 2023. Aprendizaje completo y variado	630	ENERO
¿Eres médico?, enrólate.....	631	FEBRERO
Cotizaciones sociales en el mar. Suben de media un 1,23%	631	FEBRERO
Defecto vs solución. Conociendo a fondo la Inspección de Servicios del ISM.....	632	MARZO
Tu seguridad, lo primero. Jornadas sobre riesgos laborales en el sector marítimo-pesquero	632	MARZO
Intervención rápida y eficaz. Manual de actuación ante una contingencia a bordo.....	632	MARZO
Emigrantes embarcados.....	633	ABRIL
Inmersión profesional.....	633	ABRIL
Dirección Provincial de Valencia. Premio a una gestión de calidad	633	ABRIL
Reunión de directores provinciales en San Sebastián. Recuperar la normalidad	634	MAYO
Manual de primeros auxilios. Asistencia médica urgente	634	MAYO
Gestión de la Calidad. Formación de excelencia.....	634	MAYO
Cocina a bordo. Abadejo con salsa de albariño	634	MAYO
70 casas donadas por el ISM.....	635	JUNIO
Resultados de la Inspección contra el fraude. 52 infracciones detectadas	635	JUNIO
Ayudar al trabajador. Cómo actuar ante el acoso en el trabajo	635	JUNIO
Cocina a bordo. Empanada de maíz con sardinas.....	635	JUNIO
Entrevista a Elena Martínez Carqués	636	JULIO/AGOSTO
Buques sanitarios del ISM. Únicos en Europa.....	636	JULIO/AGOSTO
¿Qué quiero ser de mayor? La FP en el mar.....	636	JULIO/AGOSTO
Pescadores de cine	636	JULIO/AGOSTO
Cocina a bordo. Ensalada de verdol y vinagreta de mar azul.....	636	JULIO/AGOSTO
Cocina a bordo. Aguacates rellenos con bonito del norte marinado.....	637	SEPTIEMBRE
Cocina a bordo. Lomo de sargo con pisto de plátano y mostaza.....	638	OCTUBRE
Regularización por arraigo y formación.....	639	NOVIEMBRE
Cocina a bordo. Quiche de raya y lechuga de mar	639	NOVIEMBRE
Reunión de directores en Barcelona. Más fuerza laboral, balance de fin de año	640	DICIEMBRE
Centro Radio Médico Español. Faro de asistencia sanitaria a distancia.....	640	DICIEMBRE

ARTÍCULO..... REVISTA Nº MES

4a. SANIDAD MARÍTIMA

En las tinieblas de la depresión	631	FEBRERO
El invierno en nuestra piel.....	632	MARZO
Las quemaduras a bordo	633	ABRIL
No apagues tus riñones, protégelos	634	MAYO
Viruela del mono	635	JUNIO
Sondaje vesical en urgencias a bordo	636	JULIO/AGOSTO
Esofagitis eosinofílica	637	SEPTIEMBRE
Ese inmenso laboratorio azul	638	OCTUBRE
Enfermedades infecciosas emergentes y reemergentes	639	NOVIEMBRE
Fentanilo: una amenaza para la vida.....	640	DICIEMBRE

5. MARINA MERCANTE /Salvamento

Entrevista a Benito Núñez, director general de la Marina Mercante	630	ENERO
Acoso laboral en el ámbito marino	632	MARZO
Stella Maris al servicio del mar. Asistencia humana y espiritual	632	MARZO
World Maritime Week 2023. Creando sinergias desde Bilbao	633	ABRIL
En busca del "oro verde". Combustibles limpios para la flota mercante	633	ABRIL
Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima. Trámites más sencillos.....	634	MAYO
Sin derecho a voto.....	636	JULIO/AGOSTO
El año de la recuperación.....	637	SEPTIEMBRE
Baleària. 25 años de historia	637	SEPTIEMBRE
Hernán J. Del Frade, consejero DGMM/MITMA	637	SEPTIEMBRE
Navegar en silencio	639	NOVIEMBRE
José Julián Suárez, director provincial ISM en Las Palmas	640	DICIEMBRE
Seguridad marítima europea más fuerte	640	DICIEMBRE

6. MEDIO AMBIENTE/Investigación/Contaminación

Minería submarina. Por una moratoria indefinida.....	631	FEBRERO
Documental del IEO. El futuro del océano.....	631	FEBRERO
Reserva marina de la isla Dragonera. Recuperación de especies, artículo de Pep Coll, doctor en Ecología marina.....	631	FEBRERO
Victoria contra los microplásticos. Un equipo español gana el "Atlantic Challenge"	632	MARZO
En la parrilla de salida. Primer paso para la implantación de la eólica marina.....	633	ABRIL
Un acuerdo histórico. Tratado mundial para proteger los océanos.....	633	ABRIL
Drones en el mar	633	ABRIL
La epidemia de los plásticos.....	633	ABRIL
Acantilados de Calahonda. La joya desconocida de Granada	634	MAYO
Mareas rojas: mitos y realidad	635	JUNIO
Charlina Vitcheva, directora de DGMare. Acelerar la transición hacia combustibles más limpios.....	636	JULIO/AGOSTO
Tiburón a la vista	637	SEPTIEMBRE
La ciencia ciudadana adquiere protagonismo. Testigos del cambio climático.....	640	DICIEMBRE

7. PESCA/Cofradías/Ferias/Investigación/Seguridad/Cultura marinera/Economía azul

TAC y Cuotas para 2023. Bien, pero no tanto	630	ENERO
Fondo FEMPA 2021-2027. Mayor flexibilidad	631	FEBRERO
Campaña OPPs del Cantábrico. Pescar profesionales	631	FEBRERO
Pesca profesional en el Delta del Ebro. Allá donde mar y río son uno.....	631	FEBRERO
Entre esperas y desesperas. 2023 y los desafíos coyunturales y legislativos del sector pesquero	632	MARZO
Sector estratégico. V Congreso Marítimo Nacional.....	632	MARZO
Los 1.001 sabores del mar. Pescados y Mariscos en MadridFusión	632	MARZO
Competencia gallega. Plan Xeral de Explotación Marisqueira de la Xunta	632	MARZO
Ley de Pesca Sostenible.....	633	ABRIL
Planes andaluces.....	633	ABRIL
Entrevista a Carolina Martínez	633	ABRIL
Nuevas tecnologías a bordo	633	ABRIL
Entrevista a Isabel Artime, secretaria General de Pesca	634	MAYO
El Vilaboa Uno, hundido	634	MAYO



ARTÍCULO REVISTA Nº MES

Entrevista a Leandro Azkue, director de Pesca y Acuicultura de Euskadi 634 MAYO
Informe ICES sobre pesca de fondo. Desde Bruselas con desamor 634 MAYO
Feria Aquafuture Spain. Consolidación del sector 634 MAYO
Faros y señales marítimas. La luz que nos guía 635 JUNIO
Los "influencers" del mar 635 JUNIO
Feria EXPOMAR. Lectura positiva de la situación 635 JUNIO
Kiko Marín, gerente de la OPPAO de Ondarroa 635 JUNIO
La nueva estrategia de biodiversidad de la UE 635 JUNIO
Atún en igualdad de condiciones 635 JUNIO
Satisfacción moderada y recelos ante la aprobación del Reglamento de Control Pesquero 636 .. JULIO/AGOSTO
Sigue disminuyendo la flota 636 .. JULIO/AGOSTO
Servicio Marítimo de la Guardia Civil de Viveiro 636 .. JULIO/AGOSTO
Descarbonizar la flota 637 SEPTIEMBRE
V Encuentro de los Mares. Por la conservación 637 SEPTIEMBRE
Todo el pescado vendido 637 SEPTIEMBRE
Entrevista a Juan Ruiz, antropólogo y escritor 637 SEPTIEMBRE
Pescaturismo. Navegando con pescadores 637 SEPTIEMBRE
Pesca sostenible de atún rojo salvaje en el Estrecho 638 OCTUBRE
Entrevista a David Díaz Viñolas, vicedirector científico del IEO 638 OCTUBRE
Entrevista a Adrián Torres, muralista 638 OCTUBRE
Observadores científicos 638 OCTUBRE
Cien años de las cofradías de pescadores 639 NOVIEMBRE
Entrevista Alberto Vázquez Figueroa, buceador, periodista y novelista 639 NOVIEMBRE
Economía azul. Cinco proyectos para impulsar la sostenibilidad 639 NOVIEMBRE
Buceo vintage 639 NOVIEMBRE
XXVII Jornadas técnicas de Celeiro. Equilibrio entre realidad y viabilidad 640 DICIEMBRE

8. PUERTOS

Balance 2022: Un 3,5% más. Crecimiento destacado de graneles y líquidos 632 MARZO
Tradición histórica 632 MARZO
Entrevista a Álvaro Rodríguez, director de Puertos del Estado: 635 JUNIO
Estibadores portuarios en el puerto de Cartagena 638 OCTUBRE
Operación Paso del Estrecho 2023 638 OCTUBRE
Prácticos de Cartagena 640 DICIEMBRE
Más inteligentes, más eficaces 640 DICIEMBRE

9. INDUSTRIA Pesquera/Conservera/Consumo/Comercio

Fiscalidad saludable. El sector reclama la bajada del IVA 631 FEBRERO
Campaña de Pesca España. Enamorar al consumidor 631 FEBRERO
Informe de la industria pesquera 2022. Liderazgo de Conxemar 631 FEBRERO
Entrevista a Beatriz Robles, divulgadora científica y nutricionista 632 MARZO
Informe sobre Consumo de conservas 2022 de Anfac 634 MAYO
Alternativas sanas del mar 636 .. JULIO/AGOSTO
Bulos por la borda. Campaña de Pesca España 637 SEPTIEMBRE
Dieta Atlántica. Nutritiva y saludable 638 OCTUBRE
Modificado el reglamento de minimis 639 NOVIEMBRE
Entrevista a Ángel León, el "chef del mar" 640 DICIEMBRE
Venta de pescado online 640 DICIEMBRE
Un sector sostenido por mujeres 640 DICIEMBRE
Campaña de Pesca España. Desmitificar el arrastre 640 DICIEMBRE

10. TRIBUNA

Morris Villarroel, profesor de la UPM 631 FEBRERO
Víctor Jimenez, presidente Consejo de la OMI 632 MARZO
Ignacio Gandarias, director general de Ordenación Pesquera y Acuicultura 633 ABRIL
Alejandro Goñi i Febrer, presidente pimecomerc Red de Mercados de Barcelona 634 MAYO
Alberto Martín Arístin, responsable senior de Pesquerías MSC 635 JUNIO

ARTÍCULO REVISTA Nº MES

José Luis Escrivá, ministro de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones 636 .. JULIO/AGOSTO
Luis Planas, ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación 636 .. JULIO/AGOSTO
Julio Morón, director gerente OPAGAC 637 SEPTIEMBRE
Paloma Herrera, coordinadora DIGIPESCA 638 OCTUBRE
Juan Serrano, director general de Balfegó 639 NOVIEMBRE
Tore Holvik. Director en España de NORGE 640 DICIEMBRE

11. DE COSTA A COSTA

Nuevas Patrulleras de la EFCA 631 FEBRERO
Tarjeta roja a Camerún 631 FEBRERO
Plan Estratégico de la Conserva en Galicia 2022-2030 631 FEBRERO
Fin al alquiler sin licencia en Baleares 631 FEBRERO
Homenaje en Marín 632 MARZO
Formación pesquera a Ucrania 632 MARZO
Nueva escuela náutico-pesquera 632 MARZO
España al mando 632 MARZO
Desacuerdo con Bruselas 633 ABRIL
Hacia un futuro sostenible 633 ABRIL
Navegación marítima azul 633 ABRIL
Nueva sede científica mundial 633 ABRIL
Seafood Global Barcelona. La pesca sostenible como necesidad 634 MAYO
Datos históricos en el puerto de Santander 634 MAYO
Cuotas de rape 634 MAYO
Tenerife, sede mundial de Encuentros de los Mares 634 MAYO
Ejercicio de seguridad marítima MARSEC 23 en Santander 635 JUNIO
Ayudas para pesca y acuicultura 635 JUNIO
Redes dañinas e ilegales 635 JUNIO
Bote a la deriva 635 JUNIO
Mayor despliegue para la OPE 2023 636 .. JULIO/AGOSTO
Congreso AECOC en Baiona 636 .. JULIO/AGOSTO
Desciende la cuota de la flota 636 .. JULIO/AGOSTO
Homenaje náutico a Jorge Juan 636 .. JULIO/AGOSTO
Plan de Gestión del cerco 637 SEPTIEMBRE
Hito en acuicultura 637 SEPTIEMBRE
Vertido en el Estrecho 637 SEPTIEMBRE
Menos ventas de pescado 637 SEPTIEMBRE
Apoyo al sector 638 OCTUBRE
Memoria de Marina Mercante 2022 638 OCTUBRE
Gestión de cuotas pesqueras 639 NOVIEMBRE
Salón Náutico de Barcelona 639 NOVIEMBRE
II Foro de ANMUPESCA 640 DICIEMBRE
Congreso de Pesca artesanal del Cantábrico Noroeste 2023 640 DICIEMBRE

12. MUSEOS/EXPOSICIONES/ARQUEOLOGÍA MARINA

Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQUA) 634 MAYO
Patrimonio Subacuático Español. Proteger la historia sumergida 635 JUNIO

13. NÁUTICA DE RECREO

Aumentan las matriculaciones en 2023 638 OCTUBRE

14. HISTORIA NAVAL

Misterios del mar. El triángulo de las Bermudas, artículo de Vicente Prieto, director provincial del ISM en Lugo 631 FEBRERO
De cómo acabó John Adams en Ferrol, artículo de Juan A. Oliveira, director técnico de CESENA 638 OCTUBRE
De la galleta al donut, artículo de Raúl Villa Caro, ingeniero naval y secretario de la Fundación EXPONAV 639 NOVIEMBRE
La caza de la ballena, artículo de Manuel Maestro, presidente del Círculo Letras del Mar 640 DICIEMBRE

15. ESPECIALES

Especial Presidencia española en el Consejo de la Unión Europea 636 JULIO/AGOSTO



Aprovechar de forma sostenible

El aprovechamiento de los recursos para apostar por la sostenibilidad puede aplicarse también en el sector de la pesca. Los investigadores Bruno Iñarra y Ana María Roldan nos explican cómo dar valor a los descartes de la producción de moluscos y pescados de la mano del centro tecnológico AZTI y los proyectos Ecofish+ y Ecofish 4.0.

Para ello, AZTI ha conseguido implementar con éxito diferentes procesos para dar valor a los subproductos líquidos y sólidos procedentes de la pesca y la acuicultura. La iniciativa, financiada a través del proyecto europeo WaSeaBi, ha sido llevada a cabo con la participación de trece socios de España, Dinamarca, Suecia, Francia y Bélgica.

El 70% de los recursos de algunos sectores pesqueros se desechan. Bruno Iñarra, experto en procesos

sostenibles de AZTI, ha explicado que en la actualidad los descartes, o capturas accesorias, pueden llegar a suponer un 30% de la pesca, en base a la captura pesquera. En el caso de las empresas del atún enlatado, puede llegar a ser hasta el 60%, en el que se incluyen las cabezas y las vísceras. "Solo se enlata el 40 o el 45% del peso total del pescado".

Iñarra ha aclarado que, aunque no todos los descartes son para consumo humano como las vísceras, "en el caso de hablar de capturas

accesorias sí podría utilizarse como saborizantes en la industria alimentaria". "Hay algunos productos que se destinan a cosmética porque hay concentrados de proteínas, colágeno o gelatinas. Hay un abanico de productos muy amplio que se pueden rescatar", ha explicado.

Ana María Roldán, profesora titular de la Universidad de Cádiz, también trabaja en proyectos con el mismo objetivo. Roldán coordinó el proyecto de Novelfish y actualmente trabaja con la Fundación

Biodiversidad para los proyectos Ecofish+ y Ecofish 4.0.

DIFICULTADES COMERCIALES

Iñarra lamenta que “existen dificultades de conseguir el apoyo económico suficiente”, aunque se muestra optimista. “Se ha generado un conocimiento y se está intentando que dicho conocimiento se pueda aplicar y que se están analizando las posibilidades comerciales”. En este sentido, explica que “sería muy rara la situación en la que no se consiguiese aprovechar algo de algún pescado o molusco, lo que suele pasar es que no sale rentable económicamente”.

Roldán también ha lamentado no haber podido sacar adelante el proyecto Novelfish: “Salió la publicación en revistas y hubo bastante difusión e interés. Pero no lo suficiente para llevarlo a cabo a nivel empresarial”.

Y aunque ambos están sacando adelante proyectos para el aprovechamiento de descartes, no están exentos de dificultades. En AZTI han encontrado problemas respecto a la concha de mejillón con relación a las propias conchas y el agua procedente del molusco. “Un tercio es la concha, otro tercio es el agua y otro es el producto del mejillón. Por tanto, el 66% no es producto sino co-producto”.

Por ello, se centraron en la valorización de las aguas de cocción procedente del caldo que se obtiene al cocer mejillones. “Lo que propusimos y conseguimos fue un sistema que permite concentrar ese caldo para tener ese compuesto de aroma de mejillón, que podría tener usos culi-



Compuestos del laboratorio de los descartes de pescado

narios u obtener saborizantes”.

Ana María Roldán, ha explicado que una de las dificultades de Novelfish fue trabajar con los descartes reales: “Las lonjas con las que contactábamos no terminaron de suministrarlos descartes para poder hacer las pruebas y elaboración”.

NUEVOS PRODUCTOS

Roldán celebra que actualmente sí están pudiendo trabajar más cómodamente en Ecofish+ y Ecofish 4.0 con los pescadores de la Cofradía de San Lúcar de Barrameda. La investigadora de la Universidad de Cádiz ha expuesto que el interés

“El consumidor todavía no está preparado para el sabor marino de muchos de los productos que tenemos”

actual reside en la elaboración de salsas de pescado y están viendo otras posibilidades a raíz de otros proyectos con la Universidad de Cádiz, el CSIC de Madrid y otras universidades de Andalucía.

Entre sus proyectos están trabajando con algas para el desarrollo de productos lácteos “tanto sólidos como líquidos utilizando algas o extractos de algas para enriquecerlos”. También se están ocupando en la elaboración del garum, la recuperación de una salsa romana que “es más gourmet y que se está comercializando incluso para países asiáticos”.

“El consumidor todavía no está preparado para el sabor marino de muchos de los productos que tenemos”. “El tema de las salsas sí que tiene bastante interés, pero todavía es desconocido y no hay empresas interesadas.”

Bruno Iñarra, de AZTI, concluye que están trabajando en los compuestos aromáticos y autosaborizantes. Para ello, están tratando de poner en marcha una planta”. [M](#)

CLARA GONZÁLEZ



Tradiciones marineras de *Guardamar*

Con la publicación de este artículo queremos rendir un merecido homenaje a todos los pescadores, y muy especialmente a aquellos que en ese inolvidable 4 de marzo de 1923 hicieron posible que la Cofradía de pescadores de Guardamar del Segura se convirtiese en una gran familia que ha podido llegar hasta nuestros días, con varias generaciones a nuestras espaldas, con oficios que se van, otros que cambian y otros que continúan con el paso del tiempo.

Antiguamente existía la figura del Atalaya, la persona encargada de observar el estado del tiempo y prevenir el salir a la mar por riesgo de temporal. Luego pasamos a ver los informativos de Mariano Medina y ahora utilizamos la aplicación del móvil para saber qué tiempo tenemos en cada momento.

Todavía recordamos cuándo se navegaba a vela, a remo, cuándo varaban en la playa, después cuándo pasaron al río con sus modestas embarcaciones y las comparamos con las actuales que se encuentran dotadas de las máximas medidas de seguridad y con los aparatos más modernos, y nos parece a todas luces increíble este sorprendente cambio en el trabajo del mar.

Para los pescadores lo que no ha cambiado son los inconvenientes con los que se encontraban sus

ancestros: siguen padeciendo los fuertes temporales, las pocas capturas, los bajos precios y además se ven desbordados por la gran cantidad de documentación y de requisitos que precisan para cumplir las normas establecidas por las diversas Administraciones.

Guardamar ha sido desde siempre un pueblo en el que casa sí y casa no han ido alguna vez a pescar, lo han hecho con barcos de aquí, de Santa Pola, Torrevieja o San Pedro y hay quien ha ido a la "mar grande" como se conocía a las Islas Canarias o al Sáhara.

Hace 50 años había una flota de 35 barcos. Entre cerco y trasmallo la cofradía atendía a una población global de 400 personas, lamentablemente ahora no estamos teniendo relevo generacional por lo que contamos con pocos pescadores en activo, pero sí con muchos pensionistas del mar y además también atendemos a trabajadores de las piscifactorías ubicadas en la localidad.

ZARANDERAS

El papel de las mujeres en este sector ha sido siempre muy relevante ya que además de atender a sus familias algunas realizaban labores de reparación de redes, se les denominaba rederas. También se



encontraban las mujeres e hijas de los pescadores, que eran propietarios de embarcaciones, y ellas eran las encargadas de vender el pescado, estas eran las zaranderas. Este oficio estuvo vigente hasta el año 2019 cuando se jubiló María Teresa.

Las zaranderas eran un pilar más del sector ya que colaboraban en todas las actividades de la pesca, exceptuando ir a pescar debido a que al ser Guardamar una playa abierta, conllevaba mucho riesgo, así que esperaban en la orilla a que regresaran los pescadores con sus capturas. Las esposas de los pescadores eran rederas o zaranderas y algunas estaban afiliadas como socias a la cofradía.

En la época estival bajaban a la playa a recoger las capturas que traían los pescadores en sus barcas, que varaban allí mismo y se iban por las calles del pueblo a vender. Cuando regresaban ayudaban a los hombres a limpiar las redes, así que su trabajo era constante. Las almejas las vendían por la orilla de la playa.

Según estudios realizados, se trata de una tradición ancestral que se remonta al siglo XVIII. Las zaranderas son mujeres que ofrecen las capturas de peces por las calles portando una carretilla artesanal de madera con un peso de balanza consistente en dos platos de aluminio y unas pesas que oscilaban entre los 200 gramos y los 2 kilos.

La zaranda consiste en un cesto plano de aproximadamente 1 metro de diámetro realizado mediante un entramado de fibras vegetales y reforzado en el exterior con una cuerda con dos asas. El pescado lo colocaban en la zaranda que era portada por dos

La zarandera es un oficio que ha estado en activo en Guardamar hasta 2019

mujeres hasta que en el año 1960 comenzó a utilizarse la carretilla, con lo cual una sola persona vendía el pescado. El trabajo de zarandera se realizaba a viva voz desde primera hora de la mañana. Los pescadores llevaban sus capturas hasta el domicilio, allí se organizaban por piezas y comenzaba la venta. ¡No podía estar más fresco, venía directamente del barco!

También existe la figura de las armadoras-propietarias. Aquí ellas nunca salieron a faenar como sí ha ocurrido en otras localidades y desde el año 2006 el puesto de subastadora lo ocupa la hija de un pescador. En lo concerniente al trabajo de oficina, se sigue la misma tradición, son las hijas de los pescadores las que optan a este puesto.

Desde el inicio, esta entidad siempre ha tenido en consideración la formación educativa y en colaboración con el Instituto Social de la Marina creó una Escuela Nacional Marítimo Pesquera a la que acudían los hijos de los pescadores, pero también otros alumnos cuyos padres realizaban profesiones que no eran las del mar. Muchos de nuestros jubilados aún recuerdan las clases de estudios primarios en los locales de la cofradía.

En nuestro humilde corazón, nos sentimos privilegiados de pertenecer al Régimen Especial del Mar, ya que hemos podido contar siempre con el Instituto Social de la Marina para todo tipo de actividades y acciones en beneficio del pescador. **M**



Manoli Burgos Valentí
Secretaria de la Cofradía
de Guardamar del Segura



Consignatarios de buques: Maestros de la Logística Marítima

En el intrincado entramado del comercio marítimo, los consignatarios de buques emergen como maestros de la logística, desempeñando un papel fundamental en la fluidez de las operaciones en los puertos. Su labor abarca una gran gama de responsabilidades, desde la coordinación eficiente de las operaciones hasta la gestión de documentos cruciales y la facilitación del comercio internacional.



Panorámica del puerto de Bilbao.

La automatización, la inteligencia artificial y la digitalización de procesos, está redefiniendo la logística marítima

en la coordinación asegura que la operación sea eficiente y sin contratiempos.

Juan Correa Lasterra director comercial de la empresa Erhardt Shipping Services nos comenta: *"El consignatario, que es el responsable del armador en el puerto, se hace cargo de todos los pagos, y en ocasiones, nos cubrimos pidiendo al armador que nos mande dinero por adelantado"*.

En términos sencillos, los consignatarios son intermediarios esenciales entre los propietarios de las mercancías y los transportistas marítimos. Su tarea va más allá de la simple intermediación, involucrándose en una serie de responsabilidades cruciales que permiten el flujo de movimiento de mercancías a través de los puertos. En el siglo XXI, los consignatarios se enfrentan a desafíos en un mundo que abraza la transformación digital. La automatización, la inteligencia artificial y la digitalización de procesos, están redefiniendo la logística marítima, exigiendo que los consignatarios abracen estas tecnologías para mantener su relevancia y eficiencia.

En el corazón de sus funciones, los consignatarios se encargan de la orquestación precisa de la carga y descarga de mercancías, desde contenedores hasta productos a granel, entre otras. Su destreza

DOCUMENTACIÓN Y TRÁMITES ADUANEROS

La preparación meticulosa de documentos es una de las competencias centrales de los consigna-



Gestión logística de contenedores.

tarios. Desde facturas comerciales hasta declaraciones de aduana, su destreza en la gestión documental asegura el cumplimiento normativo y facilita el movimiento expedito de las mercancías.

Los consignatarios tejen conexiones sólidas para optimizar la cadena de suministros

Actuando como el nexo vital entre las diversas partes interesadas, los consignatarios facilitan una comunicación eficiente entre los transportistas marítimos, autoridades portuarias, aduanas y los dueños de las mercancías. Esta habilidad para tejer conexiones sólidas minimiza retrasos y optimiza la cadena de suministro.

MANEJO DE CONTINGENCIAS

En un entorno donde la incertidumbre puede surgir en cualquier momento, los consignatarios son hábiles en la gestión de contingencias. Ya sea un cambio en la ruta del transporte o un problema inesperado en aduanas, su capacidad para resolver problemas es clave para mantener la fluidez operativa. En ciertos escenarios, los consignatarios pueden proporcionar servicios de almacenamiento temporal. Esta faceta de su trabajo asegura que las mercancías estén resguardadas y listas para su transporte final.

Julen Uría Osa

Responsable de Operaciones de Consignacion de Erhardt Shipping Services



“Tenemos peticiones singulares de todo tipo”

Julen Uría Osa, diplomado en Comercio Internacional, es consignatario del puerto de Bilbao desde 2001.

¿En qué consiste el oficio de consignatario de buques?

Este oficio cada vez engloba más gestiones. Las líneas maestras serían: la atención de una escala de un buque en el puerto, antes, durante y después de su estancia.

Nuestra actividad comienza cuando recibimos del armador una nominación en la que se nos solicita que prestemos nuestros servicios para atender la escala

en el puerto de Bilbao. Comenzamos con una preforma de los gastos que acarrea la escala del buque, en base a las tarifas oficiales vigentes. Continuamos con la solicitud de los permisos pertinentes a la autoridad portuaria de Bilbao y a la Capitanía de puerto, para que autoricen la escala, además de realizar gestiones con la aduana. En estas solicitudes se detallan los datos del buque, la fecha estimada de llegada, la mercancía que trae a bordo o que va a cargar, y qué estatus aduanero tiene con respecto a su origen y destino entre

otros datos relevantes, en lo que se llama declaración sumaria.

Resueltos todos los permisos el buque está autorizado a entrar en aguas territoriales, y ya podemos realizar toda la operativa que hemos programado. Para la salida del barco hay que presentar una documentación en Capitanía, y si está todo correcto se permite la partida del buque del puerto de Bilbao.

Obviamente, si nos lo solicita el armador o el buque, también prestamos servicios más específicos, que no son de la operativa, como necesidades que pueda tener el barco en cuanto a avituallamiento, provisiones, entrega de repuestos, cambio de tripulación, atención médica, entrega de dinero en efectivo, entre otros servicios requeridos.

¿Hasta dónde llegan las responsabilidades del consignatario?

Esta todo regulado en el Real Decreto 131/2019 por el que se desarrolla la obligación de consignación de buques. Ante las autoridades, nosotros somos los responsables del buque en puerto.

Por ejemplo, si un buque es de bandera panameña y el armador está en Singapur, las autoridades no tienen recursos para llegar a ellos en caso de alguna reclamación o disputa, y toda esta gestión se centraliza en el consignatario, que debe de resolver los contratiempos e imprevistos que se pueden presentar.

¿Cómo ha mejorado la transformación digital en la gestión?

Ha sido muy positiva. Efectivamen-



Consignatario supervisando la operativa.

te el entorno digital, la tecnología y la globalización, obligan también a ponerse al día para estar siempre actualizado.

El puerto de Bilbao está dando una respuesta muy correcta a las necesidades que tenemos hoy en día, gracias a las ventajas que ofrece la transformación digital del sector.

¿Qué peculiaridades tiene el puerto de Bilbao?

Hay muelles con 30 metros de calado que admiten barcos de hasta 500.000 toneladas de peso muerto. Al estar ubicado geográficamente en el Golfo de Vizcaya, está muy bien comunicado con todo el norte de España y el suroeste de Francia. Las condiciones de mar y climatología son muy buenas, comparadas con las restricciones de calado y

mareas que sufren, por ejemplo, los puertos de Huelva, Ferrol y Sevilla.

Pero solemos tener mal tiempo y los temporales de invierno afectan a la operativa, pudiendo suceder que durante una semana los barcos no puedan ni entrar ni salir.

¿Recibís solicitudes de peticiones que pudieran ser peculiares?

Tenemos peticiones singulares de todo tipo como: reserva de pasajeros en un restaurante, encargar un ramo de rosas o plantas para una fiesta hawaiana, visita a una iglesia o una mezquita, también al estadio de San Mamés o al Museo Marítimo. En algunas ocasiones nos piden traductores para que les acompañen a estos lugares mencionados. [M](#)

— JOSÉ MARÍA NÚÑEZ DE CASTRO HERVÁS

COLABORACIÓN INSTITUCIONAL CON LA ARMADA

AL SERVICIO de los pescadores

La colaboración institucional es esencial para el desarrollo de una buena gestión y gobernanza. El Ministerio de Defensa tiene suscritos con el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y con el Instituto Social de la Marina convenios de colaboración en materia de inspección y apoyo a la flota pesquera con el objetivo de velar por nuestros intereses y hacer cumplir los compromisos internacionales adquiridos por España.

La colaboración entre el Ministerio de Defensa y la Secretaría General de Pesca, dependiente del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA), se remonta al 24 de octubre de 1988 cuando ambos organismos firmaron el primer Acuerdo Conjunto sobre inspección y vigilancia de las actividades de pesca marítima. Con la presencia de los patrulleros de la Armada se pretendía asegurar así el mantenimiento y desarrollo de los recursos pesqueros del caladero nacional y el cumplimiento de la legislación. También el de los compromisos internacionales asumidos por España en la materia.

"Durante todo este tiempo, la relación entre ambos ministerios puede calificarse de excelente, en una colaboración bidireccional que hace posible el cumplimiento del objetivo del convenio", afirman desde el MAPA.

Tal es el grado de satisfacción que la colaboración se mantiene desde hace más de 35 años. En todo este tiempo se han ratificado nuevos acuerdos y en 2018, ambos

ministerios renovaron el compromiso adquirido con una adenda de prórroga vigente hasta el 31 de octubre de 2026. En este memorando se establecen, además de los objetivos establecidos en los anteriores acuerdos, las condiciones de operación, explotación y mantenimiento de los patrulleros de vigilancia pesquera "Alborán", "Arnomendi" y "Tarifa" donde se em-



Desde hace más de 35 años la Armada colabora con la Secretaría General de Pesca en materia de inspección y vigilancia pesquera.



La Armada vigila que nuestros pescadores cumplen las normas.

neral, comprueban que el pesquero cumple con la legalidad vigente pero si detectan alguna infracción, se refleja en el acta de inspección y, dependiendo de la gravedad del caso, pueden tomarse medidas como decomisar las artes o enviar el barco a puerto".

Los patrulleros
"Alborán",
"Arnomendi"
y "Tarifa"
acompañan a
nuestra flota por
todo el mundo.

barcan los inspectores de pesca. El acuerdo también permite emplear puntualmente otras unidades de la Armada en tareas de vigilancia, si lo solicita el MAPA.

Natalia Ibáñez Cimadevilla, oficial en el "Arnomendi", explica cómo es el día a día en el mar: "Siempre llevamos a un inspector de Segepesca. A veces, se embarca otro inspector que suele ser comunitario. Son quienes fijan los objetivos de la campaña teniendo en cuenta factores como el tiempo que lleva un buque sin ser inspeccionado, si ha tenido alguna infracción en el pasado, el arte de pesca que utiliza o las cuotas de pesca asignadas.

En un día normal se llevan a cabo de cuatro a seis inspecciones. A primera hora, se estudia la situación general y se decide los pesqueros que se van a inspeccionar. A medio día se come y por la tarde continúan las labores de vigilancia hasta el ocaso. En la noche, los patrulleros se alejan de los barcos para que faenen, pero a distancia prudencial por si necesitan ayuda".

"Las inspecciones en el mar permiten controlar la documentación y las autorizaciones de los barcos para desarrollar la actividad extractiva. Cuando solo hay un inspector, lo normal es que un miembro de la dotación militar le acompañe en la inspección. En ge-

Los patrulleros adscritos a las Unidades de Fuerza de Acción Marítima actúan cada uno en su zona. El "Arnomendi", con base en Ferrol, suelen operar en el Atlántico Noroeste y el Cantábrico, mientras que el "Alborán" y el "Tarifa", con base en Cartagena, realizan sus campañas por el Mediterráneo. Sin embargo, existen acciones fuera del ámbito nacional, como NAFO o NEAFC, a las que pueden acudir cualquiera de los buques. Los patrulleros acompañan a la flota pesquera en el área de su responsabilidad, velando siempre por la seguridad y los intereses nacionales.

FORMACIÓN EN EL MAR

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación utiliza el Buque Escuela de Cooperación Pesquera



A la izquierda, el patrullero de vigilancia pesquera "Arnomendi". A la derecha, el buque escuela "Intermares".

"Intermares" como herramienta para fomentar la formación integral de profesionales en el ámbito náutico-pesquero, incluyendo el conocimiento de los mares y los océanos.

Fue construido para el MAPA en 2009 y, tras varios años de actividad como buque de cooperación pesquera, inició con la Armada una nueva etapa en 2018 para la gestión del buque. Desde entonces, se le está dando un mayor impulso a la formación, con el apoyo de centros de investigación, institutos de FP y universidades.

En el buque escuela y de cooperación internacional "Intermares" se ofrecen cursos de formación e investigación pesquera

En este ámbito formativo se planifican actividades, destinadas tanto a profesionales como a futuros trabajadores, en materias de pesca y acuicultura y, en general, del ámbito marino y sus actividades conexas; prestándose especial atención a las actividades dirigidas a la formación de formadores para ampliar su repercusión y potenciales beneficiarios.

Además, el "Intermares", que tiene su base en la Estación Naval de la Grana, en Ferrol, es un excelente instrumento de cooperación internacional en la enseñanza de buenas prácticas pesqueras. *"De esta manera, contribuimos al gran reto de mantener en el mejor estado posible los océanos, los recursos pesqueros y el capital humano que los rodea"*, aseguran desde el MAPA.

Las grandes prestaciones del buque le convierten en una auténtica "universidad flotante", tanto por su moderno y completo equipamiento para abordar formación en pesca, usos de artes y aparejos, procesado, transformación y conservación del producto o técnicas de laboratorio, como también por



Ejercicio de formación a bordo del "Intermares".

sus instalaciones para el alojamiento a bordo y el descanso de alumnos y profesores.

Esteban Cambón, Segundo comandante del "Intermares", explica que, *"las navegaciones de la Armada son diseñadas por el Estado Mayor de la Fuerza de Acción Marítima, en coordinación con la Dirección de Enseñanza Naval de la Armada, y están orientadas a la formación de los alumnos de las diferentes escuelas de la Armada, desde bautizos de mar para aspirantes a marineros hasta cruceros de instrucción de fin de curso de Guardamarinas de la Escuela Naval Militar de Marín, pasando por aspirantes a cabo o cabo 1ª y aspirantes a ingresar en la escala de suboficiales"*.

El ISM participa en los ejercicios MARSEC que organiza la Armada. Ambas instituciones se dan asistencia sanitaria mutua en el mar

"Durante los cruceros de formación de la Armada, el buque realiza su actividad en el mar, con pequeñas escalas de descanso en los puertos de nuestra costa, realizando todo tipo de ejercicios enfocados a las prácticas de los alumnos en

También con el ISM

El Ministerio de Defensa y el ISM también tienen suscritos convenios de colaboración. El BOE del 21 de julio de 2021 publicó la Adenda de modificación y prórroga del Convenio existente entre ambos organismos para prestar asistencia sanitaria mutua a la flota española que faena en el Índico y a los buques de la Armada, en colaboración con el Centro Radio Médico español y el centro Asistencial en el Extranjero de Seychelles.

Además, el departamento de Sanidad Marítima de la Entidad participa en los ejercicios MARSEC que desarrolla la Armada en distintas localidades españolas para adiestrar a las tripulaciones en la actuación coordinada ante emergencias, como el simulacro con el que ilustramos esta información en el que un barco llegaba a Santander con varios enfermos altamente contagiosos.



función de su formación. Generalmente, el buque navega a tres vigilancias (tres turnos de seis horas) realizando las guardias de puente, máquinas y cubierta, al igual que en el resto de buques de la Armada. La parte de formación de la Secretaría General de Pesca suele ser en puerto. La dotación es responsable de proporcionar a los alumnos alojamiento y manutención y de la seguridad del material y el personal a bordo,

realizando las guardias de puerto necesarias, en función del nivel de amenaza de cada instalación", asegura Cambón.

El "Intermares" cuenta además con una embarcación auxiliar, operada también por la dotación del buque, que viene a ser un pequeño pesquero para la formación de los alumnos. [M](#)

ANA DÍAZ

UNA RELACIÓN A TENER EN CUENTA

Antibióticos y superbacterias

El siglo XX fue testigo de uno de los descubrimientos más importantes en el ámbito de la medicina, Alexander Fleming, un médico bacteriólogo inglés, en 1928 comprobó que una sustancia extraída del hongo *penicillium notatum*, destruía cultivos de microorganismos patógenos. Así surgió el primer antibiótico de origen natural: la penicilina.

Desde entonces hasta hoy los antibióticos en general, eliminando o interrumpiendo el crecimiento y la proliferación de microorganismos patógenos, han brindado un arsenal terapéutico de gran utilidad. Mención especial tiene el papel protagónico que jugaron en los heridos de la segunda guerra mundial y el número incontable de vidas salvadas por su utilización.

Con la aparición de los antibióticos se modificó radicalmente la forma de tratar los procesos infecciosos. De la incertidumbre en los tratamientos de enfermedades como la neumonía, la fiebre reumática o la gonorrea, se pasó a la certeza en la curación de éstas y de otras muchas enfermedades.

Desde entonces hasta la actualidad no se ha detenido la síntesis,

producción y uso de los antibióticos, incluyendo los de eficiencia probada para alguno o varios tipos específicos de bacterias a la vez.

Sin embargo, como es ampliamente conocido, los microorganismos (bacterias, protozoos, hongos, algas y virus) disponen de mecanismos de adaptación y defensa naturales que garantizan su supervivencia y se reproducen con gran facilidad y velocidad, desarrollando además eficientes procesos de mutación, que ponen de manifiesto en caso de ser agredidos. Esto explicaría por qué algunas enfermedades que antes respondían de forma rápida a los antibióticos, ya no lo hacen.

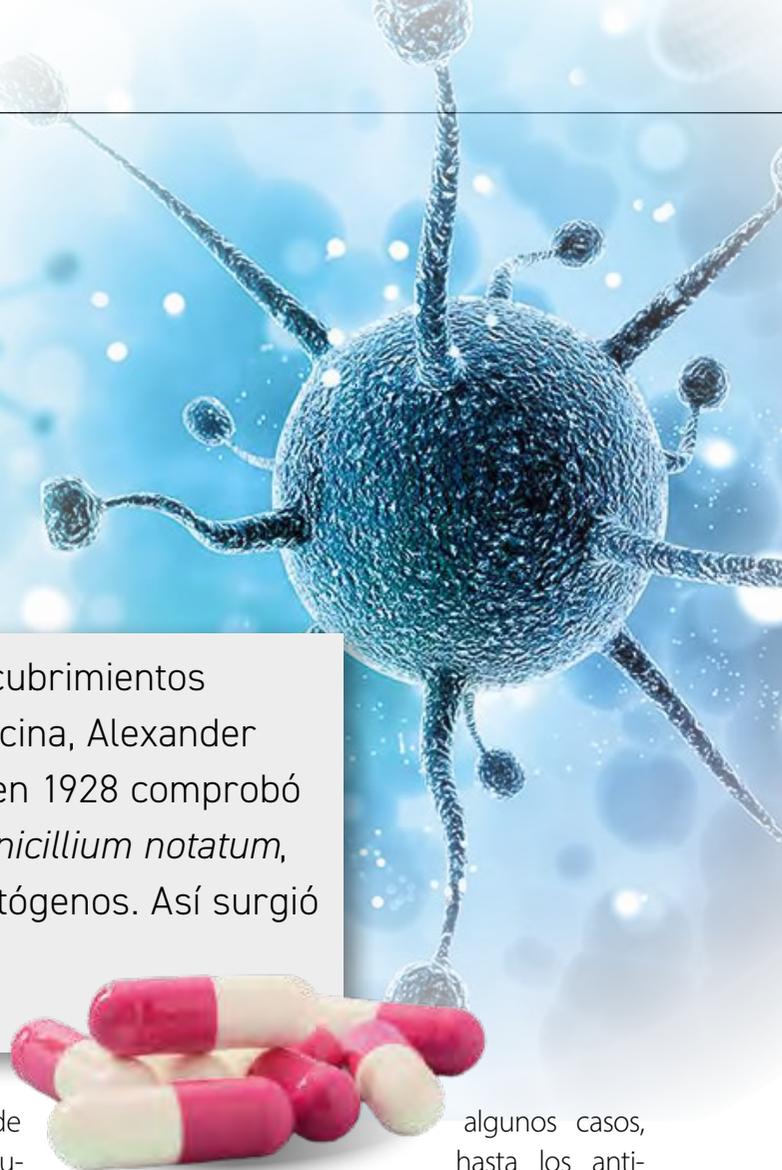
Las denominadas superbacterias son cepas de bacterias que no responden a los tratamientos habituales, llegando esta resistencia, en

algunos casos, hasta los antibióticos más modernos. Los tratamientos se vuelven ineficientes.

Algunas superbacterias resistentes a antibióticos:

***Klebsiella pneumoniae*:** Es el agente causal de infecciones del tracto urinario, neumonías, infecciones de tejidos blandos y de heridas quirúrgicas. Es un enemigo peligroso para los pacientes hospitalizados. Se han detectado casos en los que no existe ningún antibiótico que resulte eficaz en su curación.

***Mycobacterium tuberculosis*:** La tuberculosis se consideró una enfermedad grave en otra época. En la actualidad su tratamiento se basa en la combinación de varios fármacos, sin embargo, este microorganismo puede comportarse incluso como multirresistente.



***Pseudomona aeruginosa*:** Una bacteria resistente a muchos antimicrobianos y que puede causar infecciones que podrían poner en riesgo la vida. Generalmente se desarrolla en el ámbito hospitalario y/o en aquellas personas que tienen su sistema inmune deficitario.

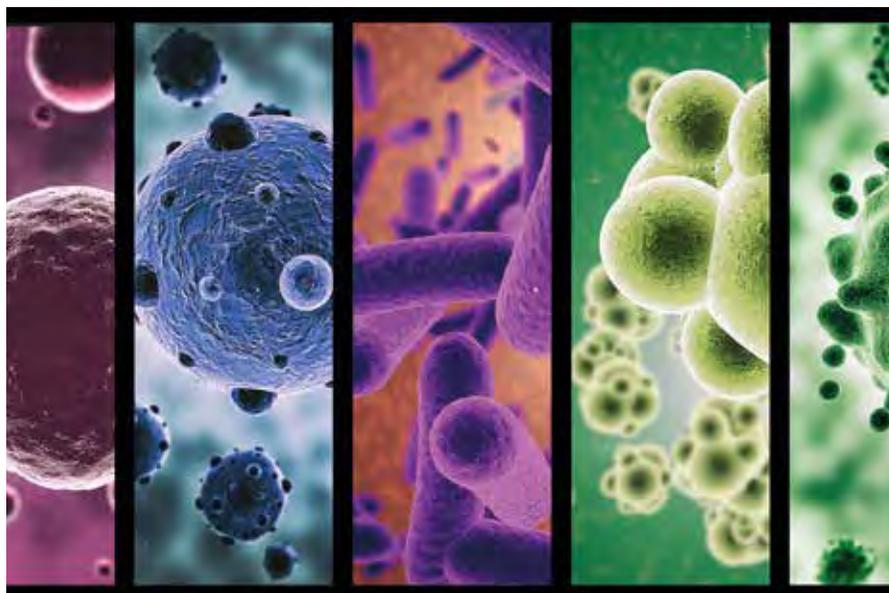
***Escherichia coli (E. coli)*:** Es responsable preferente de infecciones urinarias, siendo los pacientes hospitalizados, personas de la tercera edad y/o con sistemas inmunitarios débiles los que más padecen su colonización. Es resistente a antibióticos que anteriormente tenían un importante papel en su eliminación.

***Neisseria gonorrhoeae*:** Provoca la enfermedad de transmisión sexual gonorrea. Su tratamiento se ha modificado sustancialmente con el tiempo debido a la resistencia creada por las cepas. Puede provocar serias secuelas en el sistema urinario y reproductivo de los que la padecen.

***Clostridium difficile*:** Aparece habitualmente como consecuencia de tratamientos con antibióticos a repetición, usurpando el lugar de la flora normal en el intestino. Provoca trastornos intestinales como diarreas, dolores abdominales y otros síntomas, siendo muy resistente a los tratamientos y difícil de erradicar.

El trabajador embarcado que desarrolla su actividad laboral en espacios limitados está expuesto al contagio de enfermedades infecciosas respiratorias, digestivas y otras. Así mismo, las heridas tan frecuentes en este tipo de trabajo pueden infectarse y necesitar el uso de antibióticos.

¿Cómo podemos minimizar la aparición de superbacterias y conservar la efectividad de medica-



Ilustraciones en 3D de distintos tipos de superbacterias.

mentos tan necesarios en la cura de enfermedades?

PERSONAL SANITARIO

- Promocionar las ventajas de la higiene corporal y alimentaria (conservación, manipulación e ingesta de las comidas).
- Realizar actividades sociales en espacios abiertos evitando posibles contagios.
- No usar antibióticos en infecciones virales u otras en las cuales no estén indicados.
- Iniciar, si procede, los tratamientos con antibióticos de uso común y reservar los más novedosos y costosos para cuando la situación así lo requiera.
- Realizar un diagnóstico precoz y un tratamiento para evitar complicaciones que requieran del uso prolongado de estos fármacos.
- Iniciar una estrategia de tratamiento con el conocimiento previo (si es posible) de la sensibilidad de la bacteria causante de la enfermedad.

EL PACIENTE

- Evitar tratamientos con antibióticos por decisión doméstica sin supervisión del facultativo.
- Cumplir rigurosamente las dosis y duración de tratamientos con antibióticos indicados por el médico, manteniendo la adherencia al mismo a pesar de sentir mejoría.
- Evitar el uso de la medicación sobrante de otros tratamientos o de los ya caducados.
- Transmitir al médico correctamente los síntomas que padece con vistas a que el facultativo decida, en su caso, el tratamiento correcto.

El desarrollo de las superbacterias preocupa y mucho. Algunos estudiosos de la materia se atreven a afirmar que en el año 2050 las cepas desarrollarán tal resistencia a los antibióticos que posiblemente provoquen más muertes que el cáncer. **M**

————— **Rosa M^a Gandía Bonnín**
Médico de Sanidad Marítima



 PARA 2 PERSONAS

INGREDIENTES

Para los chocos y los huevos

- 1 kg de choco
- 1 cebolla
- 1 pimiento verde italiano
- 1 diente de ajo
- 1 tomate
- 1 hoja de laurel
- AOVE
- Vino blanco
- Fumet de pescado
- Sal
- 2 huevos

Para el fumet de pescado

- 2 cabezas de pescado
- 1 zanahoria
- 1 puerro

PREPARACIÓN

Para el fumet de pescado

■ Paso 1

Cocer en un litro de agua las cabezas de pescado, la zanahoria y el puerro a fuego suave hasta que hierva. Dejar cocinar 10'. Apagar el fuego.

■ Paso 2

Desespumar con una espumadera y colar.

Para los chocos

■ Paso 1

Limpiar los chocos y reservar sus tintas. Trocear los chocos en dados.

■ Paso 2

En una olla con un chorro de AOVE pochar la cebolla, el pimiento, el tomate (sin piel) y el ajo previamente limpios y picados. Añadir la sal y el laurel en este momento.

■ Paso 3

Incorporar los chocos una vez empieza a ponerse la cebolla transparente. Rehogar.

■ Paso 4

Mojar con un chorro de vino blanco y dejar cocinar hasta que el vino se evapore. Añadir un poco de fumet y dejar cocinar a fuego suave hasta

PRESENTACIÓN

Servir en un plato hondo el choco guisado con el huevo encima. Podríamos añadir unas patatas panaderas como base del plato.

que los chocos estén blandos. En este paso si hiciese falta más fumet se lo iríamos añadiendo.

■ Paso 5

Incorporar la tinta, remover bien y dejar que rompa el hervor.

■ Paso 6

Apagar el fuego y reposar durante 5'.

Para los huevos

■ Paso 1

Poner en el fuego una sartén con AOVE a calentar.

■ Paso 2

Freír los huevos en el aceite caliente.

• Valoración Nutricional •

Este plato supera las calorías recomendadas y la cantidad de ciertos macronutrientes por persona en una comida. En este caso calculamos unas 771 kcal por comensal, por lo que aconsejamos no acompañarlo de patatas y que sea plato único.

CON MODERACIÓN. El choco o sepia tiene un alto valor nutricional, pero hay que consumirlo con moderación debido a su alto contenido en colesterol. Tiene alto contenido de yodo, indispensable para el funcionamiento celular; vitamina E, que protege al sistema inmune frente a los radicales libres y selenio, que previene la aparición de enfermedades cardiovasculares, retrasa los síntomas del envejecimiento celular y cuenta con propiedades anticancerígenas.

REDUCE LA TENSIÓN ARTERIAL. La cebolla, fuente de fibra, potasio, flavonoides, en compuestos azufrados y quercetina, previene el riesgo de enfermedades cardiovasculares, reduce la tensión arterial, fomenta la actividad antiagregante plaquetaria y antiinflamatoria.

ACCIÓN ANTIOXIDANTE. El pimiento verde italiano, de bajo aporte calórico, es fuente de fibra (que mejora el tránsito intestinal) y vitaminas C y A; su contenido proteico es bajo y casi no aporta grasa. Acción antioxidante, protector contra el envejecimiento y el desarrollo de cáncer, enfermedades cardiovasculares y osteoporosis. Acción diurética, beneficioso en caso de hipertensión, hiperuricemia y gota, cálculos renales, retención de líquido y oliguria.

CONTRA EL HELICOBACTER PYLORI. El ajo contiene yodo, potasio y vitaminas: tiamina, B6 y C. El extracto de ajo es un potente



inhibidor del *Helicobacter pylori*. Su consumo se asocia con la disminución del riesgo de sufrir ciertos tipos de cáncer; con la mejora de las defensas; la prevención de enfermedades cardiovasculares, tensión arterial y agregación plaquetaria. Efecto hipoglucemiante, previene la aparición de la diabetes mellitus tipo 2.

ALTO VALOR NUTRITIVO. El huevo es un alimento de elevado valor nutritivo y con un aporte de energía no muy elevado. Tiene proteína de alto poder biológico; vitaminas A y D y las del grupo B (B12, B2 y B3) y minerales, como fósforo, yodo y en menor cantidad selenio, hierro y zinc. Carotenoides con carácter antioxidante y con papel en la prevención de la degeneración macular y la formación de cataratas.

VITAMINAS Y FIBRA. Las verduras de esta receta aportan agua, vitaminas y fibra. El tomate, además, vitamina A en forma de beta-carotenos y vitamina C, y potasio; el puerro, contribuye con folatos y vitamina C y la zanahoria con vitamina A.

CONTROL DE LA DIABETES. Las cabezas de pescado son ricas en vitaminas B12, A y D, hierro y calcio. Ayudan a nivelar los valores de colesterol alto y a controlar la diabetes.

UN ÚLTIMO CONSEJO. Lo ideal para tomar como postre tras este plato sería una ración de fruta como piña o una manzana.

Autores

Grupo de Nutrición Saludable Sanidad Marítima formado por las doctoras de Sanidad Marítima Manuela Alemán Fausto y Pilar Domínguez Pedrosa. Receta elaborada por los cocineros José Manuel Canosa Domínguez (cocinero Buque hospital Esperanza del Mar) y Raúl Goñez Silva (cocinero Buque hospital Juan de la Cosa).

PARO PESCADORES

Círculos pesqueros de Málaga afirman que el paro de los 2.000 pescadores del puerto de Algeciras, a causa de restricciones marroquíes, puede provocar paro en cadena (...). El paro de Algeciras se produjo después del anuncio marroquí de que (...) los pesqueros que violaran el límite de las 70 millas podrían ser confinados a perpetuidad y sus patrones sometidos a penas de cárcel.

CURSO DE PATRONES

El pasado 17 de diciembre fue inaugurado el curso de patrones de pesca de litoral (...) en la localidad de Ayamonte. El acto fue inaugurado por el delegado provincial del Instituto Social de la Marina en Huelva, don Manuel Illade, estando presentes el ayudante de Marina, señor Paniagua; representantes de la Cofradía de Pescadores y funcionarios de la Delegación.

PESCADORES CONDENADOS

Un consejo de guerra celebrado (...) en la sala de justicia de la zona marítima del Cantábrico ha ordenado a don M.J.G.C. a la pena de seis meses y un día de prisión por un delito de intrusismo, y a don I.L.M., a tres meses de arresto mayor por el mismo delito. El primero (...) ejercía como patrón de costa, sin poseer dicho título, en la embarcación pesquera "Traviata", de 13,5 toneladas de registro bruto y con base en Cudillero (Asturias). (...)

DEL ALMIRANTE CARRERO BLANCO

Trágica muerte



El 20 de diciembre de 1973 (...) amaneció plomizo, gris. Madrid, todo el país, se preparaba para las inmediatas fiestas de Navidad, cuyo preludio era el sorteo de la lotería del día 22. (...) La noticia llegó a los periódicos poco después de las nueve y media de la mañana: "Exposición de gas en Claudio Coello; parece que ha habido víctimas". (...) Los primeros

rumores al filo de las diez, ya dan cuenta de la verdadera magnitud de la catástrofe: el presidente del gobierno está gravísimamente herido, o quizá muerto. (...) Toda España conoce (...) la noticia, que es confirmada por la Dirección General de Prensa en una nota facilitada a las 12:30 de la mañana (...) en la que se señala el fallecimiento del almirante Carrero. (...)

Marruecos: sanciones más duras

Huelva. El comandante militar de la Marina ha hecho pública una nota de aviso a todos los armadores y personas relacionadas con la pesca de fresco de la provincia en la que se anuncia que (...) han entrado en vigor en Marruecos nuevas normas sobre infracciones de los límites de pesca por barcos extran-

jeros. Estas incluyen multas de hasta 40.000 dirhams (unas 440.000 pesetas), penas de prisión para patrones y tripulación, confiscación de artes y pescado apresado y hasta de los propios barcos (...). La noticia (...) viene a agravar la ya de por sí grave situación del sector pesquero y marisquero del Sur de España.

DEMANDA DE PESCADO DE SELECCIÓN

La pesca en Baleares



Las características principales de la pesca en Baleares, si bien no son cuantitativas ni muy variadas en sus especies, sí podemos afirmar rotundamente que son de selección. (...)

FALTA DE VEDAS, PESCADORES Y VARIEDAD DE ESPECIES

El esfuerzo de pesca mantenido durante muchos años sobre los mismos posibles caladeros, sin unas vedas temporales que los hagan restablecer, investigando (...) otros nuevos. (...) La baja que paulatinamente se va produciendo en el censo humano de pescadores, que ven más fáciles medios de vida,

pasándose a los numerosos servicios en tierra (...). La poca variedad en especies de sus capturas, que han acostumbrado al consumidor nacional e internacional durante siglos a paladear unas clases exquisitas de pescado y marisco, despreciándose otras inferiores que hacen no interese su captura al pescador isleño y, por tanto, no tiene dedicación ni en artes y redes ni embarcaciones apropiadas para estas clases de pescado (...). En múltiples ocasiones, grandes pescadas de especies consideradas inferiores (...) han tenido que ser enviadas a la fábrica de piensos para harina de pescado.

DESPIDO IMPROCEDENTE

La sala sexta del Supremo ha confirmado una sentencia de la Magistratura de Trabajo número 1 de las de Guipúzcoa que condenó a la empresa Romicomar, S.A., a readmitir al jefe de máquinas del barco "Puerto ded Fontegría", don Jesús Comesaña Collazo, o a indemnizarle, a elección de él, además de pagarle los salarios dejados de percibir durante la tramitación del pleito. (...)

CONTAMINACIÓN DEL MAR

La Organización Marítima Consultiva Intergubernamental (IMCO), dependiente de la ONU, ha adoptado una nueva convención internacional encaminada a prevenir la contaminación marina proveniente de los barcos. El convenio (...) prescribe nuevos niveles de construcción y descarga con referencia a petroleros, y requiere que se constituyan enormes barcos-cisterna provistos de lastre separado. (...)

INAUGURACIÓN REAL

Visitaron Baleares los Príncipes de España. Era su primera visita oficial a estas islas (...). SS.AA.RR. Ilegaron al edificio del Laboratorio Oceanográfico donde fueron recibidos por las primeras autoridades (...). Don Juan Carlos descubrió una placa conmemorativa de la inauguración, firmando, juntamente con doña Sofía, en el Libro de Honor (...).



HUELVA

Futuro verde en Huelva



Hidrógeno verde

España presentó el pasado 1 de diciembre un plan para instalar una planta de metanol verde en Huelva durante la Cumbre del Clima (CoP28) celebrada en Dubái (Emiratos Árabes Unidos). Este proyecto, que será ratificado por el gobierno y la Unión Europea en 2025, creará 2500 empleos directos e indirectos y posicionará a España como líder en la creación de energías renovables.

Las dos grandes compañías accionistas serán Cepsa y C2X, compañía danesa dependiente de la naviera Maersk. El consejero delegado de Cepsa, Maarten Wetselaar, define este acuerdo como "otro hito" que supondrá la reducción de emisiones en "sectores de difícil y urgente descarbonización". Brian Daid, consejero delegado de C2X también lo celebra, pero avisa de que será necesario "un marco regulatorio propicio para poder ofrecer una fuente competitiva de metanol verde a sus clientes".

En este sentido, la celebración de la CoP28 ha sido una oportunidad para que España presente un "megaproyecto" de metanol verde

que se suministrará a las industrias, incluida la química y el transporte marítimo. La planta, que estará ubicada en el puerto de Huelva, será la mayor de Europa y requerirá una inversión de 1.000 millones de euros.

Con ello, la provincia andaluza se convertirá en una de las cinco mayores plantas de metanol verde del mundo y tendrá una capacidad de producción anual de 300.000 toneladas de moléculas verdes, con un máximo de 380.000 toneladas. Gracias a esta inversión será posible reducir hasta un millón de toneladas de emisión de CO₂.

El presidente del gobierno, Pedro Sánchez, considera que la megaplanta "es un paso significativo" que

"sitúa a España como referente mundial" para acabar con los combustibles fósiles y está "alineado con la estrategia española de reindustrialización y transición energética". Por ello, ha anunciado que el objetivo es que en 2030 el 81% de la generación de energía proceda de fuentes renovables.

El acuerdo final de Dubái, tras dos semanas de negociaciones, no ha sido ajeno a las críticas de los grupos ecologistas, expertos, analistas climáticos y ONG debido a la "ambigüedad de los acuerdos" y no haber abordado la financiación climática, entre otros. [M](#)

———— CLARA GONZÁLEZ SALVADOR



MEDITERRÁNEO

I Jornada Smart Ports: Inteligencia Artificial



APM Terminals

Terminal de contenedores del puerto de Castellón.

Nueve propuestas de Inteligencia Artificial (IA) se han presentado en la “I Jornada Cátedra Smart Ports: Avance y horizontes” que se celebró el pasado 13 de diciembre en el Puerto de Castellón.

La Cátedra Smart Ports de la Universitat Jaume I, junto con la Autoridad Portuaria de Castellón, la Fundación PortCastelló y Puertos del Estado, han organizado la I Jornada Cátedra Smart Ports que, con el título de “Smart Ports: avances y horizontes”, se celebró el pasado 13 de diciembre en el Puerto de Castellón.

Tras la inauguración de la jornada a cargo de Francisco Toledo, director de la Cátedra Smart Ports, el jefe de Área de Servicios a la Comunidad Portuaria en Puertos del

Estado, Jaime Luezas, mostró la norma UNE que establece, entre otros aspectos, lo que se requerirá para que un puerto pueda acreditarse como puerto inteligente.

Se presentaron cinco proyectos subvencionados por el fondo Puertos 4.0 y orientados a mejorar la sostenibilidad medioambiental: desde un sistema basado en IA para controlar las emisiones de partículas difusas hasta un proyecto para transformar infraestructuras marinas grises en zonas ricas en biodiversidad; un sistema por-

tátil para monitorizar la calidad del agua; una nariz artificial para minimizar la contaminación ambiental o un proyecto para valorizar los residuos generados en entornos portuarios.

Asimismo se dieron a conocer cuatro proyectos smart ports que ya se están aplicando en operativas portuarias, como una plataforma SaaS que dota a los actores portuarios de capacidades analíticas avanzadas; un *reach staker* de última generación propulsado por hidrógeno; un robot autónomo de vigilancia; y una plataforma habilitada por *blockchain* que mejora notablemente las gestiones de los buques en puerto. **M**

ANABEL GUTIÉRREZ

Subida de las pensiones

Los pensionistas verán garantizado su poder adquisitivo en 2024. Tras haberse confirmado el dato consolidado del IPC medio de los últimos doce meses, las pensiones contributivas subirán un 3,8%. Las no contributivas y el Ingreso Mínimo Vital lo harán en un porcentaje aún mayor (6,9%), en tanto que la pensión mínima de viudedad con cargas familiares se incrementará un 14,1%.

“El firme compromiso del Gobierno con el bienestar de nuestros pensionistas y la gran contribución de los que apoyaron la reforma hace que hoy construimos una sociedad más inclusiva, más cohesionada y más justa”, ha dicho la ministra de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, Elma Saiz.



Contratación de médicos

El pasado 14 de diciembre salió publicada en el BOE la Resolución de la Subsecretaría del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones de 6 de diciembre de 2023, por la que se convoca en el ISM un proceso selectivo para el ingreso como personal laboral fijo en la categoría de médico de Sanidad Marítima (personal fuera de convenio). Se ofertan un total de 34 plazas de médico por el sistema de acceso libre, correspondiendo 10 plazas a la Oferta de Empleo Público de 2023 y las restantes 24 a las Ofertas de Empleo Público 2021/22, que no se cubrieron entonces.

Reglamento de control pesquero

Desde el 1 de enero los pescadores de la UE están obligados a cumplir el nuevo Reglamento de Control de la Pesca, que implica una vigilancia más estricta y más obligaciones y trámites para los profesionales. Comenzará a aplicarse gradualmente hasta 2030. De momento, han entrado en vigor los primeros cambios: el papel de la

EFCA, que definirá con la Comisión Europea cómo aplicar la normativa, y cómo deben registrar los pescadores las nuevas definiciones. El 1 de junio cambiarán las sanciones y los márgenes de tolerancia en las estimaciones de capturas anotadas y declaradas. Eurodiputados, Comisión y la Agencia de Control de la Pesca abogan por formar al sector ante estos cambios.

Aniversario del “Picacho”



El complejo educativo “El Picacho” de Cádiz celebró su 75º aniversario con la presencia de representantes de la Administración, de las cofradías de pescadores y de antiguos profesores y alumnos. El centro, que depende hoy

de la Junta de Andalucía, perteneció al ISM durante 57 años. Con motivo de la celebración, se descubrió un monolito dedicado a la “magnífica labor socioeducativa realizada por el ISM con tantos niños y niñas desde 1948 a 2005”. El director provincial de Cádiz, Francisco Corral, y Javier Garat, antiguo alumno, destacaron la gran emotividad del acto.

Nombramientos en el mar

Conocidos ya los miembros del nuevo Ejecutivo se han producido cambios en los departamentos con competencias en el mar. Cristina Asacia Navarro Enterría es la nueva subsecretaria del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones. En el Ministerio de Transportes y Movilidad Social, el que fuera director general de Marina Mercante, Benito Núñez, ha sido nombrado secretario general de Transporte Aéreo y Marítimo. Gustavo Santana le ha sustituido en el cargo. Víctor Jiménez repetirá al frente del Consejo de la OMI dos años más. Fuera de la Administración, Javier Garat ha sido elegido presidente del Clúster Marítimo Español.

Orgullo marinero

La Fundación Expomar celebró en la Mariña Lucense el "Día do Orgullo Mariñeiro" en una jornada que combinó la divulgación en las escuelas, donde más de 700 niños comieron en el menú del colegio "Merluza de Burela"; la exaltación de la cultura marinera, con la proyección del documental "Escamas, Sangre!", de Adrián Canoura y Breixo Llano y un coloquio con los protagonistas y la gastronomía del mar, con una fiesta popular de "Peixe de Burela" en la que se degustaron recetas elaboradas con diferentes especies subastadas en la lonja lucense.

"Conecta azul"



Más de 190 estudiantes de FP de Las Palmas, entre los que se encontraban alumnos del Instituto de Formación Náutico-Pesquera del ISM, participaron el pasado 14 de diciembre en la jornada "Conecta Azul", organizada por la Sociedad de Promoción Económica de Gran Canaria. Se pretendía identificar las áreas de interés de las habilidades que requieren las empresas de los profesionales para alinear la formación y el desarrollo del talento a las necesidades reales de las empresas portuarias.

Anchoa más pequeña

La prestigiosa revista Global Change Biology ha publicado las conclusiones del estudio de AZTI que evidencia la

Reconocimiento al ISM



La empresa armadora del bacaladero español Lodairo, en el que dos de sus tripulantes sufrieron un accidente laboral grave faenando en aguas británicas, ha agradecido al Instituto Social de la Marina su labor de formación sanitaria de los pescadores y la asistencia especializada que ofrece

el Centro Radiomédico Español a los barcos cuando están en alta mar. Gracias a estos conocimientos los marinos heridos fueron estabilizados hasta que un helicóptero de rescate les trasladó a tierra donde se recuperan favorablemente en el Hospital Reina Isabel de Glasgow.

reducción de la talla y el peso medio de la anchoa en el golfo de Bizkaia desde 1990 a 2021.

Aunque estos cambios se asocian en parte al calentamiento de los océanos, los investigadores sugieren una

compleja interacción de factores ambientales, descartando que la presión pesquera ejerza una influencia significativa en los mismos.

Los ejemplares analizados son más pequeños y también más esbeltos.



PREMIO DE PERIODISMO. Enhorabuena a nuestra directora de Contenidos, Patricia Romero, que ha ganado uno de los premios de Periodismo de la Federación Andaluza de Asociaciones Pesqueras (FAAPE) con su trabajo "Cierre de 87 zonas de pesca", publicado en el nº 634, y reconocido en la categoría "Sostenibilidad y Medio Ambiente".

Relatos de la estiba portuaria

Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Centros Portuarios de Empleo (ANESCO)

AnESCO presenta su libro "Relatos de la Estiba Portuaria", una recopilación de los diez relatos galardonados en las diferentes ediciones del "Concurso Literario de Relatos Cortos" que organiza la Asociación Nacional de Estibadores y Centros Portuarios de Empleo (ANESCO).

Entre las historias conocemos la de Ernesto Tubía y "Las Sombras de las grúas", el relato premiado en esta V Edición. La historia nos presenta en primera persona a Fermín, un antiguo estibador que recuerda durante una fría mañana su vida como trabajador mientras pasea camino al puerto de Gijón.

El amanecer va acompañado del olor a lluvia y Fermín solo piensa en el crecimiento de sus hijos Millán, Jimena y David y en su mujer.

Nos reconoce en confianza que su mayor orgullo, es que Millán trabaje en las grúas de la estiba.

Fermín, en un monólogo solitario y siguiendo su instinto para llegar al puerto, nos da a conocer su juventud, las jornadas eternas en la estiba y sus baños en la playa del Arbeyal. El presente se entremezcla con el pasado

de camino al puerto al que hoy llega más tarde de lo que le gustaría.

Él es feliz y está satisfecho con la vida que ha conseguido construir con adquisiciones como el apartamento en la playa Ezcaray. Sin embargo, hoy, algo le inquieta: Enrique Castro Quini se va del Barça y no ha llegado aún la carga de carbón de la mina de Piloñeta.

Nadie es ajeno a Fermín, todos recuerdan al estibador del puerto de Gijón y reciben con ternura sus visitas diarias. Millán, el heredero del oficio de su padre, le llevará a ver las sombras de las grúas.

Por otro lado, el segundo premio ha sido otorgado al autor Ulises C. Cabrera con el relato del buque "El Satya".

En esta ocasión, conocemos la vida de Santiago, un estibador perfeccionista y dedicado a su trabajo con devoción extracorpórea.

El protagonista alinea su labor y el cumplimiento de sus tareas con ideas místicas en la que Dios y el Sistema Solar deben ser tenidos en cuenta. A pesar de las burlas y la incompreensión de sus compañeros y de su mujer Emilia, Santiago sigue fiel a sus ideas.

Sin embargo, su vida marca un antes y un después el día en el que el equipo de trabajo de Santiago se encarga del mantenimiento del buque Satya. A partir de ese momento, este hecho pondrá a prueba sus valores, removerá sus ideas y la percepción del mundo y sus acontecimientos. **M**



Autor: ANESCO
Edita: LID

CLARA GONZÁLEZ

Guía sobre

MODALIDADES DE JUBILACIÓN CONTRIBUTIVA.

Régimen Especial del Mar.





ISM EN TU BOLSILLO

Siempre a tu lado

¿QUÉ TIENES QUE HACER PARA UTILIZAR ISM EN TU BOLSILLO?



DESCARGAR la aplicación disponible en Google Play y en App Store.



IDENTIFICARTE



MIS DOCUMENTOS



SERVICIOS



REGISTRO



BUZÓN DE CONSULTAS



AVISOS

Descárgate la app



*En cualquier momento,
desde cualquier lugar...*

FÁCIL • ÁGIL • ACCESIBLE