

MAR

Nº 642

FEBRERO 2024

ORDEN DE BASES

Cambios para facilitar la gestión de las cotizaciones

ENTREVISTA

Víctor Jiménez confirmado como director de la OMI

GEOPOLÍTICA

El transporte marítimo afectado por la guerra



REVISTA MAR

[HTTPS://REVISTAMAR.SEG-SOCIAL.ES](https://revistamar.seg-social.es)

TENEMOS PÁGINA WEB
AHORA MÁS CERCA DE TI



A screenshot of the 'Mar' website homepage. The top navigation bar is teal and contains the 'Mar' logo (a stylized eye) and the text 'Una publicación del Instituto Social de la Marina'. Below the navigation bar is a dark teal horizontal menu with white text for 'Inicio', 'Pesca', 'Medio Ambiente', 'Acuicultura', 'Marina Mercante', 'ISM', and 'Más M'. The main content area features a large, dark background image of seafood, including fish, shrimp, and octopus. Overlaid on this image is the headline 'Fiscalidad saludable también para el pescado' in white text. A white button with the text 'Leer más' is positioned in the bottom left corner of the article preview.

Afrontando un año de cambios



Un año más al frente del ISM y un año más que afronto con verdadera ilusión, siendo un placer para mi seguir ocupándome y mejorando la vida de la gente del mar.

En 2024 verá la luz la nueva Carta de Servicios del ISM, documento que refleja el compromiso de la institución con los ciudadanos hacia quienes presta servicio, un colectivo actualmente formado por cerca de 68.000 afiliados y 120.000 pensionistas.

Seguimos trabajando para recuperar una plantilla mermada. En 2023, se consiguió romper con la tendencia descendente de empleados, incrementando en un 6% el personal con nuevos niveles e incorporando a gente joven. Además de haber participado en la formación de 80 menores de 30 años, a través de contratos de primera experiencia.

Estamos intentando cubrir las vacantes que se producen entre nuestro personal de Sanidad Marítima y, así en enero se han incorporado 9 médicos y se han ofertado otras 34 plazas. Mientras, se sigue avanzando en la implementación de los servicios de telemedicina, tras la importante adaptación tecnológica abordada por el Centro Radio Médico para que los barcos que utilicen servicios de telemedicina puedan con-

tactar con los médicos del ISM. Por otro lado, los buques asistenciales próximamente verán incrementadas sus competencias con tareas de formación y estudios medioambientales.

Además de la reforma en la determinación de las bases fijas de cotización que ha entrado en vigor el 1 de enero, en 2024 retomaremos la reforma del Convenio Especial para mejorar la protección de los trabajadores que faenan en buques bajo bandera de conveniencia de manera que puedan elegir una base de cotización acorde con sus remuneraciones.

Paralelamente, desde el ISM se iniciará la revisión de la Ley 47/2015, reguladora de la protección social de los trabajadores del sector marítimo-pesquero para modificar determinados aspectos del encuadramiento en el Régimen Especial e incorporar un procedimiento sancionador en la actividad de los centros homologados para impartir formación sanitaria, entre otras cuestiones.

Nos queda por delante un año de retos y de mejoras que estoy convencida de que entre todos sacaremos adelante. **M**

ELENA MARTÍNEZ CARQUÉS

Directora del ISM



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

642. Febrero 2024



Foto de portada: Puerto nevado. Crédito: Shutterstock

Orden de bases para 2024

Novedad: Se modifican las modalidades de pesca ajustándolas a las del censo de la flota pesquera operativa.

PÁGINA 6



Entrevista a Víctor Jiménez



Respaldo unánime. Víctor Jiménez seguirá como presidente del Consejo de la OMI hasta 2025, con el apoyo de todos los miembros. **PÁGINA 12**

Canal de Suez

Antonio Notario, experto en seguridad de Moncloa, realiza un exhaustivo análisis de las amenazas para el transporte marítimo derivadas de la guerra entre Israel y Hamás.

PÁGINA 16



Pagar por contaminar



Descarbonización. La nueva normativa europea obliga a comprar derechos de emisión. Entrevistamos a Elena Seco y Pilar Tejo. [PÁGINA 26](#)

Riesgos laborales



Petroleros. La naturaleza inflamable y potencialmente peligrosa de sus cargas obliga a elevar la seguridad. [PÁGINA 32](#)

Escuelas del ISM



Educando a los niños del mar. Acompáñanos en este viaje al pasado para conocer los colegios donde estudiaban los hijos de los pescadores. [PÁGINA 50](#)

Y además:

20 El tamaño sí importa.

Hablamos de portacontenedores y la evolución de este sistema de transporte de mercancías en sus 70 años de historia.

24 Tocomao: tocado y perdido.

El buque Tocomao perdía en diciembre un contenedor lleno de pélets de plástico en las costas portuguesas.

36 Suben las pensiones un 3,8%.

Los decretos "omnibús" y "anticrisis" llegan con cambios en el ámbito civil, tributario, laboral y de seguridad social.

38 Tribuna Fundación Biodiversidad.

Ignacio Torres defiende los espacios marinos protegidos como estrategia para luchar contra la emergencia climática.

40 Pesca profesional en Conil.

Hablamos con Nicolás Fernández (OPP72) y con Marcelo Monge de Petaca Chico.

44 Caballitos de mar.

¿Qué se puede hacer para frenar la desaparición paulatina de esta especie en España?

48 Plan de formación 2024.

A tu disposición en la web de la Seguridad Social los cursos de formación marítimo pesquera.

56 Páginas médicas.

Aprende a cuidar tus intestinos, tu segundo cerebro, con este artículo de la doctora Vega.

58 Cocina a bordo.

Risotto de langostino austral y lechuga de mar ¿Te vas a poder resistir a esta receta de nuestros cocineros?

66 Libro.

"La colimba de los leones", novela histórica que recorre la historia de Argentina centrada en los aspectos navales.


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



BASES DE COTIZACIÓN 2024 EN EL MAR

Adaptadas a la flota operativa

El pasado 23 de enero, el Boletín Oficial del Estado (BOE) publicó la Orden ISM/29/2024, de 22 de enero, que establece las bases de cotización de los afiliados al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar. Entró en vigor al día siguiente de su publicación, con efectos desde comienzos de año, e incluye importantes novedades al modificarse las modalidades de pesca ajustándolas a las del censo de la flota pesquera operativa.

La modificación de las modalidades de pesca ajustándolas a las vigentes en el Censo Operativo de la Flota pesquera eliminará las inexistentes o ficticias; facilitará la gestión, acercará las bases únicas a las retribuciones reales y beneficiará la coordinación con la Subdirección de Acción Social Marítima y con la Secretaría General de Pesca de cara a futuros trabajos conjuntos encaminados a mejorar las condiciones del sector.

Hasta ahora existían denominaciones diferentes para una misma modalidad de pesca en función del puerto base, independientemente del caladero al que acudía la embarcación, lo que daba lugar a diferencias en la cotización entre embarcaciones que faenaban con la misma modalidad de pesca y en el mismo caladero.

ANEXO IV				
PORCENTAJE SUBIDA - Bases grupo segundo A				
Año 2024				
Zona Norte				
	MODALIDAD DE PESCA	CATEGORÍAS PROFESIONALES ENCUADRADAS DENTRO DE LOS GRUPOS DE COTIZACIÓN		PROMEDIO
		1 a 7	8 a 11	
A Coruña. Lugo. Vigo. Vilagarcía. Asturias.	Arrastre de Fondo en Cantábrico NW	1,94	3,66	1,61
	Cerco en Cantábrico NW	1,75	3,27	
	Palangre de Fondo en Cantábrico NW	1,75	3,27	
	Rasco en Cantábrico NW	1,75	3,27	
	Volanta en Cantábrico NW	1,75	3,27	
	Artes menores en Cantábrico NW	1,75	3,27	
	Palangre de Fondo. Menos 100 TBR Zona Villabde.	0,00	0,00	
	Arrastre de Fondo. Zona CIEM, VB, VI, VII y Villabde.	0,00	0,00	
	Artes Fijas. Zona CIEM, VB, VI, VII y Villabde.	0,00	0,00	
	Arrastre en Aguas de Portugal.	1,94	3,66	
Palangre de Fondo Aguas Internacionales y Terceros Países.	0,00	0,00		
Palangre de Superficie.	0,00	2,38		
Cantabria.	Arrastre de Fondo en Cantábrico NW	0,00	0,00	0,55
	Cerco en Cantábrico NW	3,67	1,13	
	Palangre de Fondo en Cantábrico NW	1,75	0,00	
	Palangre de Fondo. Menos 100 TBR Zona Villabde.	0,00	0,00	
	Arrastre de Fondo. Zona CIEM, VB, VI, VII y Villabde.	0,00	0,00	
Artes Fijas. Zona CIEM, VB, VI, VII y Villabde.	0,00	0,00		
Gipuzkoa.	Arrastre de Fondo en Cantábrico NW	-12,73	-0,96	-2,33
	Palangre de Fondo en Cantábrico NW	0,00	0,00	
	Cerco en Cantábrico NW	0,00	0,00	
	Artes Fijas. Zona CIEM, VB, VI, VII y Villabde	-5,12	0,16	
Bizkaia.	Arrastre de Fondo en Cantábrico NW	-12,73	-0,96	-0,53
	Cerco en Cantábrico NW	1,41	0,85	
	Palangre de Fondo en Cantábrico NW	1,41	0,85	
	Rasco en el Cantábrico.	1,41	0,85	
	Volanta en Cantábrico NW	1,41	0,85	
	Artes Menores en Cantábrico NW	1,41	0,85	
	Artes Fijas. Zona CIEM, VB, VI, VII y Villabde	-5,12	0,16	
Promedio por Grupos Cotiz.	-0,37	1,03		
PROMEDIO ZONA NORTE			0,33	



Cepesca

ANEXO IV (continuación)				
Zona Este				
MODALIDAD DE PESCA	CATEGORÍAS PROFESIONALES ENCUADRADAS DENTRO DE LOS GRUPOS DE COTIZACIÓN		PROMEDIO	
	1 a 7	8 a 11		
Alicante. Castellón. Valencia. Illes Balears. Barcelona. Girona. Tarragona. Murcia.	Cerco en el Mediterráneo	0,00	0,00	0,00
	Arrastre de Fondo en el Mediterráneo	0,00	0,00	0,00
	Artes Menores en el Mediterráneo	0,00	0,00	0,00
	Palangre de Superficie	0,00	0,00	0,00
	Promedio por Grupos Cotiz.	0,00	0,00	
	PROMEDIO ZONA ESTE	0,00		
Zona Sur				
MODALIDAD DE PESCA	CATEGORÍAS PROFESIONALES ENCUADRADAS DENTRO DE LOS GRUPOS DE COTIZACIÓN		PROMEDIO	
	1 a 7	8 a 11		
Almería.	Arrastre de Fondo en el Mediterráneo	3,30	1,09	2,20
	Palangre de Superficie	3,30	1,09	
Cádiz.	Cerco en el Golfo de Cádiz	3,17	6,25	4,71
	Arrastre de Fondo en el Golfo de Cádiz	3,17	6,25	
Huelva.	Cerco en el Golfo de Cádiz	0,00	4,02	1,83
	Arrastre de Fondo en el Golfo de Cádiz	0,00	4,02	
	Arrastre en Aguas de Portugal	0,00	0,00	
	Arrastre Aguas Internacionales y Terceros Países	1,75	3,00	
	Palangre de Fondo Aguas Internacionales y Terceros Países	1,75	3,00	
Málaga. Granada. Melilla. Ceuta.	Palangre de Superficie	3,30	1,09	2,80
	Cerco en el Mediterráneo	3,57	2,02	
	Arrastre de fondo en el Mediterráneo	3,57	2,02	
Las Palmas Tenerife	Arrastre en Aguas de Portugal	0,00	0,00	0,95
	Arrastre Aguas Internacionales y Terceros Países	1,75	3,00	
	Palangre de Fondo Aguas Internacionales y Terceros Países	1,75	3,00	
	Atuneros Cañeros Canarias	0,00	0,00	
	Artes menores en Canarias	0,00	0,00	
	Promedio por Grupos Cotiz.	1,79	2,34	
	PROMEDIO ZONA SUR	2,07		

Con el cambio introducido en las bases, ordenando las modalidades de pesca por caladeros, se pretende de forma gradual que todas las embarcaciones de la flota española dedicadas a la misma modalidad de pesca en el mismo caladero, tengan igual base de cotización independientemente de su puerto base.

A propuesta del Instituto Social de la Marina y tras escuchar a las organizaciones representativas del sector, las bases de cotización se han determinado sobre el principio de los valores medios de las remuneraciones percibidas por los pescadores el año pasado.

GRUPOS DE COTIZACIÓN

La Orden ISM/29/2024, de 22 de enero, determina las bases de cotización para todas las contingencias y situaciones prote-

gidas, respecto de los trabajadores incluidos en los grupos segundo y tercero de cotización del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar. Las bases mantienen su estructura respecto a otros años anteriores en cuanto a las zonas (norte, este y sur) y las direcciones provinciales del ISM que las gestionan. Sin embargo, aumentan las modalidades de pesca concretándose el caladero en función del Censo Operativo de la Flota pesquera. También cambia su identificación numérica.

Así, en el grupo segundo A, donde se localizan los buques más grandes de entre 50 y 150 TRB, encontrábamos hasta ahora en la zona norte, por ejemplo, en Cantabria, los tipos de pesca de arrastre, palangre y fondo. Con la modificación actual, las bases en esta provincia se determinan en las modalidades de Arrastre de Fondo en Cantábrico NW; Cerco en Cantábrico NW; Palangre de Fondo en Cantábrico NW; Palangre de

ANEXO V				
PORCENTAJE SUBIDA - Bases grupo segundo B				
Año 2024				
Zona Norte				
MODALIDAD DE PESCA	CATEGORÍAS PROFESIONALES ENCUADRADAS DENTRO DE LOS GRUPOS DE COTIZACIÓN		PROMEDIO	
	1 a 7	8 a 11		
A Coruña. Lugo. Vigo. Vilagarcía. Asturias.	Cerco en Cantábrico NW	1,58	2,58	1,62
	Palangre de Fondo en Cantábrico NW	1,58	2,58	
	Rasco en Cantábrico NW	2,52	2,58	
	Volanta en Cantábrico NW	2,52	2,58	
	Artes menores en Cantábrico NW	1,58	2,58	
	Palangre de Fondo. Menos 100 TBR Zona VIIIabde.	0,00	0,00	
Artes fijas en Zonas CIEM B, VI, VII y VIIIabde.	0,00	0,00		
Cantabria.	Cerco en Cantábrico NW	2,88	2,58	1,98
	Rasco en Cantábrico NW	3,83	2,58	
	Volanta en Cantábrico NW	3,83	2,58	
	Artes menores en Cantábrico NW	2,88	2,58	
	Palangre de Fondo. Menos 100 TBR Zona VIIIabde.	0,00	0,00	
	Artes fijas en Zonas CIEM B, VI, VII y VIIIabde.	0,00	0,00	
Gipuzkoa.	Cerco en Cantábrico NW	0,00	0,00	-1,67
	Palangre de Fondo en Cantábrico NW	-7,04	-9,64	
	Rasco en Cantábrico NW	0,00	0,00	
	Artes Menores en Cantábrico NW	0,00	0,00	
	Artes fijas en Zonas CIEM B, VI, VII y VIIIabde.	0,00	0,00	
Bizkaia.	Palangre de Fondo en Cantábrico NW	-7,04	-9,64	-2,09
	Rasco en Cantábrico NW	0,00	0,00	
	Artes menores en Cantábrico NW	0,00	0,00	
	Artes fijas en Zonas CIEM B, VI, VII y VIIIabde.	0,00	0,00	
	Promedio por Grupos Cotiz.	0,41	0,18	
	PROMEDIO ZONA NORTE	0,30		



Pescador realizando tareas a bordo en el puerto de Gandía (Valencia).

Fondo Menores de 100TRB en VIIabde; Arrastre de Fondo en zonas CIEM VB, VI, VII y VIIIabde; y Artes Fijas en zonas CIEM VB, VI, VII y VIllabde.

Algo parecido ocurre en el grupo segundo B, donde se encuadran embarcaciones más pequeñas de entre 10 y 50 TRB. En la zona sur de este grupo; por ejemplo, en Almería no se distinguía ninguna modalidad pesquera. Sin embargo, las tablas actuales

ANEXO V (continuación)				
Zona Este				
MODALIDAD DE PESCA	CATEGORÍAS PROFESIONALES ENCUADRADAS DENTRO DE LOS GRUPOS DE COTIZACIÓN		PROMEDIO	
	1 a 7	8 a 11		
Alicante.	Cerco en el Mediterráneo	0,00	0,00	0,00
Castellón.	Arrastre de fondo en el Mediterráneo	0,00	0,00	
Valencia.	Palangre de Fondo en el Mediterráneo	0,00	0,00	
Illes Balears.	Artes menores en el Mediterráneo	0,00	0,00	
Barcelona.	Palangre de Superficie	0,00	0,00	
Girona. Tarragona. Murcia.	Promedio por Grupos Cotiz.	0,00	0,00	
PROMEDIO ZONA ESTE			0,00	
Zona Sur				
MODALIDAD DE PESCA	CATEGORÍAS PROFESIONALES ENCUADRADAS DENTRO DE LOS GRUPOS DE COTIZACIÓN		PROMEDIO	
	1 a 7	8 a 11		
Almería.	Cerco en el Mediterráneo	1,87	3,09	2,48
	Arrastre de Fondo en el Mediterráneo	1,87	3,09	
	Palangre de Fondo en el Mediterráneo	1,87	3,09	
	Artes Menores en el Mediterráneo	1,87	3,09	
	Palangre de Superficie	1,87	3,09	
Cádiz.	Cerco en el Golfo de Cádiz	0,00	0,00	1,62
	Arrastre de fondo en el Golfo de Cádiz	0,00	0,00	
	Artes Menores en Golfo de Cádiz	0,00	0,00	
	Cerco en el Mediterráneo	1,87	3,38	
	Arrastre de fondo en el Mediterráneo	1,87	3,38	
	Artes Menores en el Mediterráneo	1,87	3,38	
	Palangre de fondo en el Mediterráneo	1,87	3,38	
	Palangre de Superficie	1,87	3,09	
Huelva.	Cerco en el Golfo de Cádiz	0,00	0,00	0,00
	Arrastre de fondo en el Golfo de Cádiz	0,00	0,00	
	Artes Menores en el Golfo de Cádiz	0,00	0,00	
	Arrastre en Aguas de Portugal	0,00	0,00	
	Palangre de Fondo Aguas Internacionales y Terceros Países	0,00	0,00	
Málaga. Granada. Ceuta.	Cerco en el Mediterráneo	1,87	3,38	2,63
	Arrastre de Fondo en el Mediterráneo	1,87	3,38	
	Palangre de Fondo en el Mediterráneo	1,87	3,38	
	Artes Menores en el Mediterráneo	1,87	3,38	
Las Palmas. Tenerife.	Arrastre en Aguas de Portugal	0,00	0,00	0,00
	Arrastreros Aguas Internacionales y Terceros Países	0,00	0,00	
	Palangre de Fondo Aguas Internacionales y Terceros Países	0,00	0,00	
	Atuneros Cañeros Canarias	0,00	0,00	
	Artes menores en Canarias	0,00	0,00	
	Palangre de superficie	0,00	0,00	
Promedio por Grupos Cotiz.		0,94	1,63	
PROMEDIO ZONA SUR			1,28	
Grupo Segundo B - PROMEDIO SUBIDA			0,53	

Se trata de igualar las bases de cotización de las embarcaciones que se encuentran en el mismo caladero y se dedican a la misma modalidad de pesca

diferencian varias modalidades: Cerco en el Mediterráneo; Arrastre de Fondo en el Mediterráneo; Palangre de Fondo en el Mediterráneo; Artes Menores en el Mediterráneo y Palangre de Superficie.

Las tablas del grupo tercero de cotización no han experimentado cambios respecto a su estructura anterior.

SUBIDAS

Para el ejercicio 2024 se ha producido una subida promedio, a nivel nacional, del 0,80%. Dicho incremento, dependiendo de los grupos de clasificación a efectos de cotización oscila en el grupo Segundo A, desde el 0,16% en Bizkaia en la modalidad de pesca de "Artes Fijas en zonas CIEM, VB, VI, VII y VIIIabde", para las categorías profesionales encuadradas dentro de los grupos de cotización 8

a 11, hasta el 6,25%, en Cádiz en las modalidades de "Arrastre y de cerco en el Golfo de Cádiz", para las categorías profesionales encuadradas dentro de los grupos de cotización 8 a 11.

En el grupo Segundo B, las subidas van desde el 1,58% en A Coruña, Lugo, Vigo, Vilagarcía y Asturias en las modalidades de pesca de "Palangre de Fondo, Cerco y Artes Menores en Cantábrico NW", para las categorías profesionales encuadradas dentro de los grupos de cotización 1 a 7, hasta el 3,83% en Cantabria, en las modalidades de pesca de "Rasco y Volanta en Cantábrico NW", en las categorías profesionales encuadradas en los grupos de cotización 1 a 7.

Por último, en el grupo Tercero, las subidas oscilan entre el 0,20% en Alicante, Castellón, Valencia, Illes Balears, Barcelona, Girona, Tarragona y Murcia, en las categorías profesionales encuadradas en los grupos de cotización 8 a 11, y el 5,10% en Cádiz, Huelva, Málaga, Granada, Sevilla, Melilla Ceuta, Las Palmas y Tenerife, para las categorías profesionales encuadradas dentro de los grupos de cotización 8 a 11.

Analizados los Conceptos Retribuidos Abonados (CRA) asociados a los Códigos de Cuenta de Cotización de cada una de las embarcaciones, se ha detectado que algunas de las bases de cotización de los trabajadores incluidos en los grupos segundo A y segundo B se encuentran por debajo de los valores medios de las remuneraciones del pasado año.

ANEXO VI			
PORCENTAJE SUBIDA - Bases grupo tercero			
Año 2024			
Zona Norte			
	CATEGORÍAS PROFESIONALES ENCUADRADAS DENTRO DE LOS GRUPOS DE COTIZACIÓN		PROMEDIO
	3 y 4	8 a 11	
A Coruña. Lugo. Vigo. Vilagarcía. Asturias. Cantabria.	1,50	1,43	1,47
Gipuzkoa. Bizkaia.	1,44	0,00 1,12*	0,72
Promedio por G.C.	1,47	0,72	
PROMEDIO ZONA NORTE		1,09	
* Grupo 10 de cotización (en Bizkaia): Neskaitillas, Empacadoras, Mariscadores/as			
Zona Este			
	CATEGORÍAS PROFESIONALES ENCUADRADAS DENTRO DE LOS GRUPOS DE COTIZACIÓN		PROMEDIO
	3 y 4	8 a 11	
Alicante. Castellón. Valencia. Illes Balears. Barcelona. Girona. Tarragona. Murcia.	0,00	0,20	0,10
Promedio por G.C.	0,00	0,20	
PROMEDIO ZONA ESTE		0,10	
Zona Sur			
	CATEGORÍAS PROFESIONALES ENCUADRADAS DENTRO DE LOS GRUPOS DE COTIZACIÓN		PROMEDIO
	3 y 4	8 a 11	
Almería.	0,00	0,00	0,00
Cádiz. Huelva. Málaga. Granada. Sevilla. Melilla. Ceuta. Las Palmas. Tenerife.	3,04	5,10	4,07
Promedio por G.C.	1,52	2,55	
PROMEDIO ZONA SUR		2,04	
Grupo Tercero - PROMEDIO SUBIDA		1,08	
A NIVEL NACIONAL EL PROMEDIO GENERAL de los Grupos Segundo A, Segundo B y Tercero:			0,80

La orden de bases del REM para 2024 se publicó en el BOE de 23 de enero

En el grupo segundo A, en la modalidad de "Arrastre de fondo" en Bizkaia se ha producido un descenso de la base de cotización para las categorías profesionales encuadradas dentro de los grupos de cotización 1 a 7 y del 8 a 11, con el objetivo de equiparar la base de cotización a la de la misma modalidad pesquera en Cantabria. Lo mismo ha sucedido

Las bases de cotización en el REM suben de media a nivel nacional un 0,80% para 2024

con la modalidad de "Artes Fijas en zonas CIEM, VB, VI, VII y VII-labde" en la misma provincia de Bizkaia, cuya base de cotización se ha reducido en las categorías profesionales de los grupos 1 a 7 para equipararla con la base de la misma modalidad en Galicia, Asturias y Cantabria. [M](#)

ANA DÍAZ



**TEN CUIDADO
LAS CARGAS
BIEN LLEVADAS
SON MENOS PESADAS
TU ESPALDA TE
LO AGRADECERÁ**



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL Y MIGRACIONES

SECRETARÍA DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL Y PENSIONES



INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Víctor Jiménez

PRESIDENTE DEL CONSEJO DE LA OMI

“Se hará frente a los riesgos de los pélets de plástico”



El consejero de Transportes de la Embajada de España en Londres y representante de nuestro país ante la OMI, Víctor Jiménez Fernández, natural de Algeciras, seguirá como presidente del Consejo de la OMI hasta 2025, tras haber recibido el respaldo incontestable de todos los miembros. Jiménez accedió al cargo en diciembre de 2021. Este organismo especializado, perteneciente a Naciones Unidas, es responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación procedente de los buques.

¿Qué significa su reelección para España y nuestros intereses?

Mi reelección se produce gracias a que, en los días previos al Consejo, la Asamblea de la OMI reelegía nuevamente a nuestro país como miembro del Consejo dentro del selecto grupo de los diez países con mayores intereses en el comercio marítimo internacional. Ambos acontecimientos refuerzan el liderazgo de España en el seno de la OMI y son fruto de un trabajo colectivo de todos los miembros de la delegación española que a lo largo del año trabajan incasablemente.

2024 es un año que trae importantes novedades legislativas medioambientales...

2024 será un año clave en cuanto a la elaboración de medidas a medio plazo para reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) de los buques. Estas medidas deben quedar finalizadas en otoño de este año, por cuanto su aprobación y posterior adopción, está prevista para 2025. Hablamos de un conjunto de posibles medidas que incluirán un elemento técnico, a saber, una norma sobre combustibles para uso marítimo basada en objetivos que regule la reducción gradual de la intensidad en cuanto a GEI de los combustibles marinos; y un elemento económico, sobre la base de un mecanismo marítimo de tarificación de las GEI. Por otro lado, se continuará con otra importantísima labor en curso para hacer frente a los riesgos para el medio marino de los pélets de plástico.



España consolida su liderazgo dentro de la OMI.

¿Y respecto a la seguridad marítima?

2024 será un año donde seguiremos avanzando en la elaboración de un código basado en objetivos para los buques marítimos autónomos de superficie (buques MASS en sus siglas en inglés), en la que se prevé que el Comité de Seguridad Marítima lo finalice y adopte para finales de este año. Continuaremos elaborando el marco normativo de seguridad para apoyar la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques mediante nuevas tecnologías y combustibles alternativos. En primavera se adoptarán las enmiendas al capítulo V del Convenio SOLAS, relativo a la segu-

ridad de la navegación que añade nuevos párrafos a la regla 31 del capítulo V sobre mensajes de peligro. Con ello, se requerirá que el capitán de todo buque implicado en la pérdida de un contenedor o contenedores de carga comunique los pormenores de dicho suceso por los medios apropiados, sin demora y con el mayor detalle posible, a los buques que se encuentren en las proximidades, al Estado ribereño más cercano y también al Estado de abanderamiento. Además, el Estado de abanderamiento tendrá que informar a la OMI de la pérdida de contenedores de carga.

La Universidad Marítima Mundial (UMM), un instituto mundial de investigación, formación y educación de la OMI y Lloyd's Register desarrollarán un nuevo proyecto de formación ¿En qué va a consistir?

Se trata de un nuevo proyecto por el que se pretende elaborar un marco de formación para dotar a

2024 será un año clave para reducir los Gases de Efecto Invernadero



Los 40 representantes del Consejo el pasado 7 de diciembre en el momento de la elección del presidente.

la gente de mar de las cualificaciones necesarias en la transición hacia un transporte marítimo sin emisiones de GEI. El proyecto se centrará en preparar a la gente de mar que trabaje en buques con emisiones nulas o casi nulas, ayudando al sector del transporte marítimo a descarbonizarse y garantizando una transición justa para la gente de mar. Se trata de

En breve se aprobarán recomendaciones relativas al transporte de pélets de plástico en contenedores de carga

una formación de vital importancia para garantizar el éxito de la transición a un nuevo panorama del transporte marítimo derivado de la acción climática global y de la implantación de la Estrategia de 2023 de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques.

Otro tema importante es el incremento de la ciberdelincuencia...

Con respecto a la ciberseguridad, la OMI dispone de unas directrices sobre la gestión de riesgos cibernéticos marítimos que proporcionan recomendaciones de alto nivel para proteger el transporte marítimo tanto de las actuales como de las nuevas amenazas y vulnerabilidades cibernéticas e incluyen elementos funcionales que contribuyen a la gestión efectiva de dichos riesgos. Precisamente a lo largo de 2024 se procederá a revisar dichas directrices y a identificar los próximos pasos para incrementar la ciberseguridad marítima.

¿Qué supone la adhesión de España al Convenio 188?

Los pescadores siguen enfrentándose a muchas carencias en materia de trabajo decente, llegando en algunos casos incluso a la negación de sus principios y



derechos fundamentales en el ámbito laboral. La OMI, la OIT y la FAO han ampliado a lo largo de los años su colaboración en el ámbito del sector pesquero. Aun así, sigue costando avanzar, por lo que urge acelerar la ratificación e implantación de los principales convenios sobre la pesa en el ámbito de la OIT y de la OMI.

Este ha sido el caso de España con nuestra adhesión al Convenio 188, que sin lugar a dudas servirá para seguir diferenciando a nuestra flota pesquera por su compromiso social por todo el mundo. La entrada en vigor de dicho Convenio ayudará a crear condiciones de competencia justa entre las flotas pesqueras, donde por desgracia todavía es habitual encontrarse con diferencias abismales en cuanto a las condiciones de trabajo de sus tripulaciones.

¿Cómo tiene previsto la OMI reforzar el papel de las sociedades de clasificación?

En primer lugar, conviene destacar que, en última instancia, la eficacia de cualquier instrumento de la OMI depende, entre otras cosas, de que todos los Estados se constituyan en partes en todos los instrumentos relacionados con la seguridad y la protección marítima y la prevención y control de la contaminación y de que además implanten y hagan cumplir dichos instrumentos de manera plena y eficazmente.

Las sociedades de clasificación o mejor dicho las organizaciones reconocidas -que es como se denominan técnicamente en el ámbito de la OMI-, tienen un cometido de



Víctor Jiménez junto al secretario general saliente, el coreano Kitack Lim, y al entrante, el panameño Arsenio Domínguez.

Se avanzará en la elaboración de un código basado en objetivos para los buques marítimos autónomos de superficie

enorme importancia cuando actúan en nombre de un Estado de pabellón a la hora de inspeccionar sus buques a los efectos de expedir los certificados pertinentes que acrediten que dichos buques han sido proyectados, construidos, mantenidos y gestionados con arreglo a las prescripciones establecidas en convenios, códigos y demás instrumentos de la OMI.

Desde 2015, fecha en la que entró el vigor del Código sobre Organizaciones Reconocidas, disponemos de un instrumento que regula las autorizaciones de las organizaciones que actúan en nombre de la Administración de bandera. Este código contiene criterios para evaluar y autorizar/reconocer a las organizaciones reconocidas, donde se proporcionan orientaciones para que las Administraciones puedan hacer el seguimiento pertinente de dichas organizaciones una vez reconocidas. Además, la información facilitada por los Estados miembros sobre las autorizaciones a organizaciones reconocidas para realizar reconocimientos y expedir certificados en su nombre se encuentra disponible en el Sistema mundial integrado de información marítima de la OMI, conocido como GISIS. [M](#)


ANABEL GUTIÉRREZ

GUERRA ENTRE ISRAEL Y HAMÁS

Amenaza para la seguridad marítima

La espiral de violencia en la franja de Gaza, tras el atentado terrorista de Hamás, es una de las cuestiones más preocupantes en el panorama internacional. Las imágenes de territorios devastados por el combate y del terrible drama humanitario acaparan los medios de todo el mundo. La guerra también tiene serias consecuencias en el mar. Este artículo ofrece una visión diferente del conflicto analizando tres áreas con altos riesgos: la fachada marítima mediterránea de Israel y Gaza, Oriente Próximo, y el mundo.





Hay zonas en el mundo especialmente peligrosas para el tráfico marítimo.

La costa mediterránea de Israel y Gaza tiene una longitud aproximada de 220 kilómetros. La infraestructura portuaria israelí tiene notable importancia. De norte a sur, el primer puerto que encontramos es Haifa, con una terminal de alto tráfico de pasajeros y un volumen significativo en la gestión de contenedores. Además, es donde se localiza la principal base naval de las fuerzas israelíes. El segundo, Tel Aviv, que pese a ser la capital no dispone de un puerto comercial relevante. Sin embargo, su marina ofrece abrigo a multitud de embarcaciones deportivas. La náutica de recreo refleja el dinamismo de su sociedad, singularmente moderna y cosmopolita. Tan solo 40 kilómetros más al sur, encontramos Ashdod, el mayor puerto de Israel que, aparte de ser el lugar de llegada de los cruceros con los turistas que desean visitar Jerusalén, centra su principal actividad en la importación de mercancías y contenedores. En 2022, Ashdod gestionó un total de 1,6 millones de TEUs (siglas que equivalen a la expresión Twenty-foot Equivalent Unit, término empleado como unidad de medida en la industria del transporte marítimo). A consecuencia de la guerra,

La espiral de violencia en Gaza ha aumentado la inestabilidad en una zona de alto valor estratégico



la actividad del puerto de Ashdod se ha aminorado notablemente. Además, las autoridades portuarias han impuesto restricciones al transporte de mercancías peligrosas ante la posibilidad de un atentado terrorista.

Por último, Ashkelón, a 11 kilómetros de la frontera con Gaza. La principal característica de este puerto es su terminal petrolífera, instalación que gestionaba alrededor de 180.000 barriles de crudo al día y que se ha cerrado por la guerra. La gestión de los barcos que se dirigen a Ashkelón se realiza caso por caso, permaneciendo atracados en el puerto solo el tiempo indispensable para la maniobra de descarga.

Resulta oportuno incluir en este recorrido del litoral israelí a la plataforma petrolífera del pozo de gas natural de Tamar, situada a escasos 15 kilómetros de la línea de costa o, visto de otra forma, al alcance de los cohetes de Hamás, motivo por el que Chevron, compañía que opera la infraestructura marítima, ha tomado la decisión de despresurizar el gasoducto por seguridad.

Cabe destacar la no desdeñable relevancia económica y estratégica de estas medidas. La seguridad de la navegación en la zona se ve en entredicho, tanto por la posibilidad de ataques como por la perturbación de ayudas electrónicas a la navegación como son los sistemas GPS y AIS. Además, el precio de los seguros de los barcos que van a Israel se ha multiplicado por diez, al aplicárseles la prima de riesgo especial para casos de guerra.

Otra cuestión geopolítica de relevancia es la procedencia del petró-



Gran parte de las mercancías que llegan a Europa atraviesa el canal de Suez.

leo con destino Israel. Gran parte del crudo que importa el país proviene de naciones musulmanas, como Azerbaiyán o Kazajistán. La llamada a un embargo pondría en serias dificultades la seguridad de suministro energético a Israel.

En cuanto a la franja de Gaza, de apenas 20 kilómetros de litoral plano, lo más significativo es la práctica anulación de la actividad pesquera. El principal puerto gazatí ha sido arrasado en la ofensiva terrestre de las Fuerzas israelíes. Los 1.200 buques pesqueros en Gaza están amarrados en puerto, cuestión que afecta a la ya de por sí muy precaria seguridad alimen-

taria que sufren sus más de dos millones de ciudadanos.

BOMBA DE RELOJERÍA

Desde una perspectiva regional, la guerra entre Israel y Hamás proyecta un elevado grado de inestabilidad en Oriente Próximo, convirtiendo a la zona en una "bomba de relojería" para el tráfico marítimo. El canal de Suez, que conecta el Mediterráneo con el mar Rojo, es uno de los pasos marítimos de mayor importancia estratégica mundial. Por él pasan más de 25.000 buques al año (70 cada día). El 10% del comercio internacional global, cifra en la que se incluye el transporte de recursos energéticos procedentes del Golfo Pérsico o bienes importados desde China, atraviesa el canal para acceder al continente europeo.

La espiral de violencia en Gaza ha aumentado la inestabilidad en una zona de alto valor estratégico. Desde el comienzo de las hostilidades, el 7 de octubre de 2023, han sido varios los incidentes acaecidos en el mar Rojo. El 20 de octubre, el destructor de la marina estadou-

El precio del
barril de Brent
podría llegar a
los 150 dólares
si el conflicto se
extendiera

nidense USS Cartney derribó tres misiles y varios drones lanzados desde Yemen hacia Eilat, ciudad israelí en el golfo de Aqaba. El 19 de noviembre, el buque mercante Galaxy Leader, abanderado en Bahamas, operado por una empresa japonesa y propiedad de la compañía británica, Ray Shipping, cuyo dueño es un empresario israelí, fue abordado desde un helicóptero por un grupo de operaciones especiales huthies y secuestrado posteriormente. El 3 de diciembre, el Pentágono anunció que el USS Cartney derribó un dron aéreo lanzado desde áreas controladas por los huthies en la costa de Yemen. Si bien, no puede afirmarse con certeza si el vehículo remoto iba dirigido contra el buque de guerra americano. Ese mismo día tuvo lugar un ataque con misiles a tres buques mercantes en aguas internacionales frente a la costa de Yemen, el Unity Explorer, el Number 9, y el Sophie II, lo que supone una amenaza directa para el comercio internacional y el tráfico marítimo.

Como medida disuasoria ante una eventual escalada del conflicto se observa una alta concentración de buques de guerra en la zona, lo que pone de manifiesto la alta inestabilidad regional. Dos Task Forces de la marina norteamericana están navegando en sus aguas. El grupo del portaaviones USS Gerald Ford

Las primas de seguros de los barcos se han multiplicado por diez por riesgo especial de guerra

en el Mediterráneo oriental, y la agrupación naval del portaaviones USS Eisenhower en el Golfo Pérsico, cada uno con sus correspondientes buques de escolta, así como el submarino nuclear USS Florida.

A nivel global, cabe reseñar que el precio del petróleo no ha acusado las belicidades entre Israel y Hamás. Tras una leve subida el 7 de octubre, el barril de Brent se ha mantenido por debajo de los 90\$, lo que se diferencia del conflicto árabe-israelí de 1973, cuando el petróleo multiplicó por cinco su precio (pasando de 2,75\$ a 13,50\$) y nunca volvió a sus valores originales. Sin embargo, si la guerra actual se extendiera, las proyecciones económicas no descartan un encarecimiento donde el barril de Brent podría alcanzar los 150\$.

OTROS ESCENARIOS

Además de la inestabilidad en Oriente Medio, no se deben dejar de lado otros escenarios globa-

les donde el tráfico marítimo está seriamente amenazado. Se identifican cuatro. El primero, la actual invasión ilegal y no provocada de Ucrania por la Federación Rusa. Ambas naciones exportan el 30% del trigo mundial y para algunos países africanos, como Somalia, estas importaciones suponen la totalidad del trigo que consumen. El segundo es la rivalidad geopolítica, económica y tecnológica existente entre EEUU y China en el área Asia-Pacífico, alrededor de la isla de Taiwán y el mar de China. El tercero, el golfo de Guinea. Aunque los ataques de piratería y robo a mano armada han disminuido en los últimos dos años, la fragilidad de los países del Sahel y la posibilidad de que grupos terroristas alcancen los países ribereños es una realidad preocupante.

Finalmente, no podemos olvidar el canal de Panamá. El lago artificial que proporciona el agua para accionar las esclusas de Gatún se está secando como consecuencia del cambio climático. Esto provoca un considerable atasco a los más de 40 barcos que cruzan Panamá cada día. **M**

ANTONIO NOTARIO

Jefe de la Unidad de Planteamiento

Político-Estratégico

Dpto. de Seg. Nacional en Moncloa

Gabinete de la Presidencia del Gobierno





Portacontenedores: El tamaño importa

Los contenedores de transporte, también conocidos como contenedores de carga, son estructuras rectangulares de metal utilizadas para el transporte de mercancías por mar, tierra y aire. Proporcionan una forma estandarizada y eficiente de empacar, mover y almacenar las mercancías de manera segura. Explicamos a continuación qué son, cómo funcionan y que características tienen.

El contenedor fue ideado por el transportista terrestre Malcom McLean en Carolina del Norte. Según recoge un trabajo del Instituto Marítimo Español y la Universidad de Comillas, la compañía de McLean realizaba el transporte de mercancías desde Nueva York hasta Houston, atravesando diferentes Estados con legislaciones muy dispares sobre las medidas máximas de los vehículos terrestres, por lo que decidió unificarlas y establecer unas máximas comunes. Ese primer contenedor medía 35 pies de largo por 8 de ancho y 8 de alto. Se fabricó en metal lo que permitió un transporte mucho más seguro que con sacos o cajas de madera. Debido al éxito de esta medida, Malcom McLean decidió transportar contenedores también por vía marítima, para lo que fundó la naviera Sea Land. El primer viaje marítimo de 58 contenedores se realizó a bordo del Ideal X en 1956, desde Newark, en Nueva Jersey, hasta Houston, en Texas. Tal fue el éxito del viaje que su uso se generalizó hasta tal punto que diez años después en Europa ya se operaban 350.000 unidades. La Organización Internacional de Normalización (ISO) se encargó de establecer normas internacionales para adoptar estas medidas de contenedores, lo que facilitó su adopción generalizada en la industria del transporte y el comercio internacional.

TAMAÑO Y RESISTENCIA

Los contenedores tienen unas dimensiones estandarizadas para facilitar su manejo y transporte. Los tamaños más comunes son 20 pies



Descarga de portacontenedores en el puerto de Cádiz.

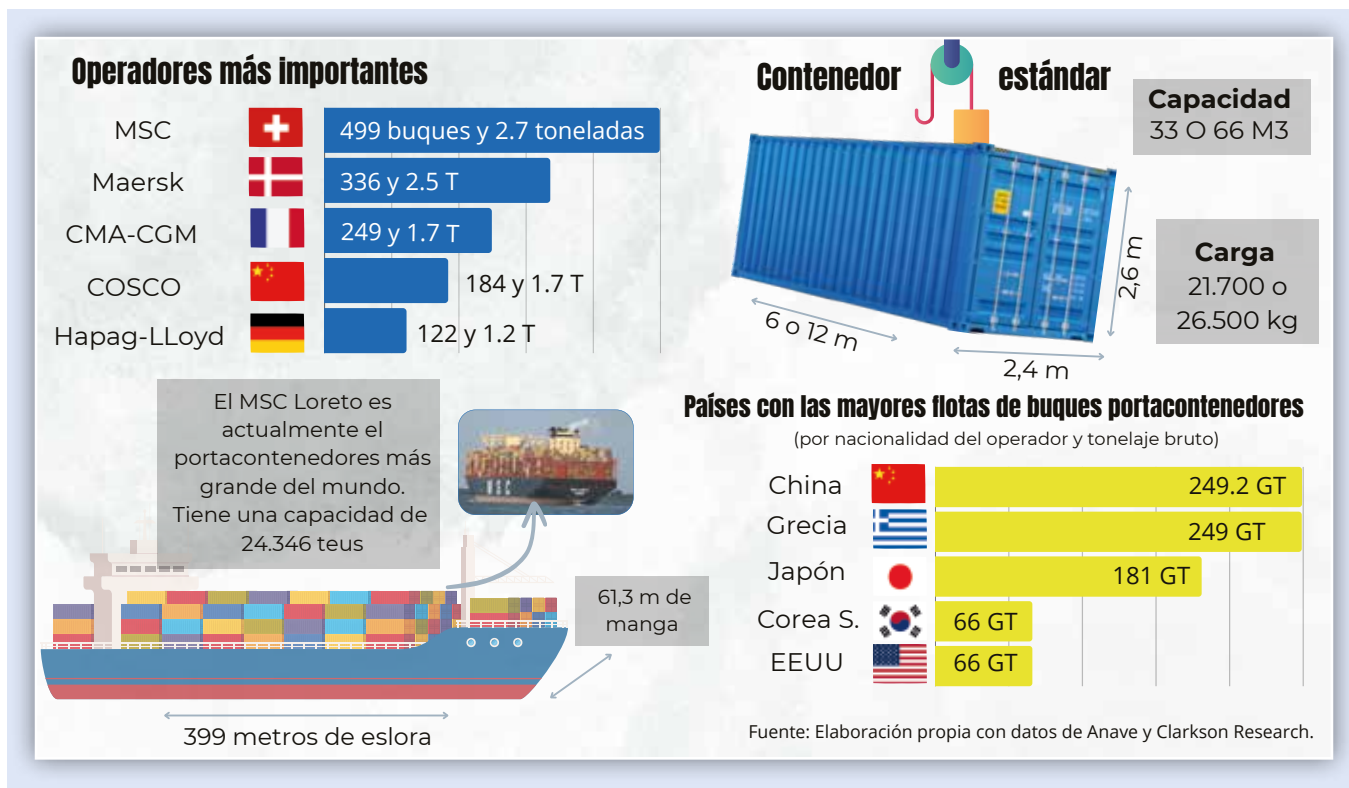
(aproximadamente 6.1 metros) y 40 pies (12.2 metros) de longitud. Están fabricados en acero resistente para soportar las condiciones del transporte y su manipulación. Su estructura sólida protege las mercancías contra daños causados por el manejo brusco, condiciones climáticas adversas, incluso contra posibles impactos. Tienen puertas en un extremo que permiten el acceso fácil y seguro a las mercancías almacenadas en su interior. Algunos contenedores pueden tener puertas laterales, dependiendo de su diseño, para facilitar múltiples accesos. Están

diseñados para soportar cargas pesadas y facilitar su carga y descarga. Los techos están sellados herméticamente para proteger su interior de la humedad y otros elementos. También cuentan con dispositivos de bloqueo estandarizados que permiten que la carga se mantenga segura y que el contenedor no se abra accidentalmente.

INTERMODALIDAD

A los contenedores también se les conoce como unidades de transporte intermodal (UTI). Esta denominación hace referencia a una de las mayores ventajas de su estandarización, la de poder ser transportado en cualquier modo de transporte (avión, barco, tren o camión), sin necesidad de manipular su contenido, es decir, sin que sea necesario abrir el contenedor ni reorganizar su contenido. El contenedor es el pilar básico del comercio internacional. Estos armazones metálicos están en constante tránsito, moviendo mercancías a lo largo y ancho del globo. Por eso, es im-

Todo contenedor
tiene que
registrarse en
el BIC y estar
identificado con
una serie de
códigos ISO



portante tenerlos controlados en todo momento, lo que se consigue con un sistema de registro internacionalmente estandarizado. Si examinamos un contenedor de cerca, veremos toda una serie de marcas identificativas. Estas marcas proporcionan información vital para todos los agentes de la cadena de suministro, que ayuda a su monitorización y seguridad, desde la expedición hasta la entrega en destino.

CÓDIGOS DE MEDIDAS

Todo contenedor tiene que registrarse en el BIC (Bureau of International Containers) y estar identificado con una serie de códigos ISO. El número de contenedor (una cifra alfanumérica de cuatro letras y siete números) es la marca más destacada que aparece en la puerta del contenedor. Esta cifra identifica al propietario del contenedor y la ca-

Cuentan con dispositivos que evitan que el contenedor se abra accidentalmente

tegoría del contenedor (para transporte marítimo, para remolques y para trailers). El número de serie consta de seis cifras para identificarlo individualmente. Un único dígito, el dígito de control, que aparece enmarcado en un recuadro, permite verificar que la secuencia de un número de serie es correcta. La nomenclatura de los contenedores puede variar internacionalmente.

Por ejemplo, un contenedor estándar de 20 pies puede ser conocido como Dry Van (DV), General Purpose (GP), Standard (SD) o Dry Container (DC). Para evitar estos conflictos de nomenclatura, existe el Código ISO. Se localiza debajo del número de serie y consta de cuatro caracteres que identifica sus dimensiones. Bajo el código ISO, otras señales aportan datos sobre su masa bruta y su tara (MGW o Masa bruta máxima; TARE o lo que pesa el contenedor vacío; NET o peso neto o CAP o volumen interno). En la zona izquierda de las puertas del contenedor se sitúa la placa que certifica que el contenedor cumple las normas del Container Security Convention o CSC. Esta matrícula contiene datos sobre las condiciones estructurales y de seguridad del contenedor. Se suele combinar con la placa CCC (Container Custom Convention),

EL CONTENEDOR INTELIGENTE

El puerto de Rotterdam es un puerto de aguas profundas (más de 20 metros) que permite el atraque de barcos de gran calado. Tiene conexión con más de 1.000 puertos internacionales, y es el elegido por muchas navieras como primer puerto de escala para buques en ruta a Europa, y último puerto para muchos grandes portacontenedores (más de 24.000 TEU, o contenedores estándar) que salen del continente hacia otros puertos internacionales. Sus terminales se consideran de las más modernas del mundo, con un alto nivel de automatización, y capacidad para gestionar rápidamente todo tipo de cargas y servicios. Entre estas innovaciones se encuentra el Contenedor 42.

Este contenedor está dotado de una tecnología capaz de registrar de forma continua su ubicación y estado, incluidas las condiciones del entorno dentro y fuera del contenedor (humedad y temperatura), el cierre o apertura del contenedor, las vibraciones, la pendiente, la posición, el sonido e incluso la contaminación del aire. Según el informe "Container Census & Leasing Annual & Forecast", publicado por la consultora Drewy, el uso de este tipo de contenedores podría multiplicarse por seis en los próximos cinco años. La naviera alemana Hapag-Lloyd y la japonesa ONE ya se han comprometido a equipar toda su flota con este tipo de contenedores.



que ratifica el cumplimiento de la aprobación del sistema aduanero.

NUEVAS TECNOLOGÍAS

Con las nuevas tecnologías, la industria del transporte marítimo podrá recolectar y compartir datos sobre contenedores de forma útil e integral y mucho más eficiente. El puerto de Los Ángeles, el mayor puerto de contenedores de Estados Unidos, con 9,9 millones de TEUs movilizados en 2022, lanzó su propio sistema de intercambio de datos, el Port Optimizer, en 2017. Esta plataforma basada en la nube ofrece datos y perspectivas sobre el transporte marítimo en tiempo real a las partes interesadas de la cadena

Gracias a su
dimensión
estandarizada se
facilita el traslado
en cualquier modo
de transporte

de suministro a través de un portal único y seguro. El CTA (Container Tracking Application) es el sistema de trazabilidad de contenedores desarrollado por el Port de Barcelona. Permite conocer dónde se

encuentra un contenedor en cualquier momento o, las 24 horas del día, desde cualquier ordenador o dispositivo móvil.

El puerto de Rotterdam, en Países Bajos, ha diseñado un gemelo digital (Portbase) de todas sus instalaciones, con el fin de intercambiar datos con los propios buques, pero también con trenes y camiones, infraestructuras fijas, drones y operarios. Todo ello conectado gracias a tecnología móvil 5G y la Inteligencia Artificial (IA). Sin embargo, la joya de la corona de la innovación del puerto de Róterdam tiene nombre propio: Contenedor 42. [M](#)

ANABEL GUTIÉRREZ

Lágrimas de plástico por Galicia

El pasado 8 diciembre, el portacontenedores Toconao, de armador alemán pero bandera de Liberia, perdió seis contenedores frente a las costas portuguesas. Uno de esos contenedores llevaba 25.000 kilos de pélets de plástico que comenzaron a aparecer en las playas gallegas pocos días después.

El Toconao es un buque mercante de tamaño medio con capacidad para 8.700 contenedores. Salió de Algeciras el 5 de diciembre con destino a Rotterdam contratado por un empresario indio. A 50 millas de la localidad portuguesa de Viana de Castelo y tras ser golpeado por una ola, perdió seis contenedores.

El capitán emitió una alerta de seguridad marítima para que otros barcos no colisionasen con los contenedores a la deriva, indicando que no se trataba de mercancías peligrosas. Los contenedores transportaban neumáticos, latas

de tomate, rollos de papel aluminio y plástico y sacos de pélets, unas esferas de plástico del tamaño de una lenteja.

Cinco días después aparecieron los primeros sacos en las playas de Corrubedo y Espiñeirido (A Coruña), a casi 200 kilómetros de Viana de Castelo. Después, se han localizado en otros 58 arenales gallegos y algunas playas de Asturias.

Los 1.050 sacos, de 25 kilos cada uno, pertenecen a la empresa polaca Bedeko Europe, dedicada a la fabricación y distribución de polímeros. La firma asegura que los pélets no son tóxicos, ya que se emplean

como materia prima para la fabricación de envases de plástico para la industria alimentaria.

Por el momento las comunidades gallega y asturiana son las más afectadas. Las corrientes han llevado el vertido hacia el norte y este pero esta circunstancia cambia en verano, por lo que al invertirse el sentido, en un año, estos pélets podrían arribar a costas canarias, según informa el instituto Ecoaqua de la Universidad de Las Palmas. Al cierre de esta edición todavía no se había informado de la llegada de los pélets a Cantabria o Euskadi.

Cientos de voluntarios y un dispositivo de limpieza de playas de más de 400 efectivos, dispuestos por la Xunta, trabajan sin descanso. A finales de enero se habían recogido estimativamente el equivalente a 112 sacos, poco más de un 10% del vertido. La Xunta afirma haber retirado 2.800 kilos de pélets y más de 6.000 kilos de otros plásticos. Las autoridades asturianas reportan haber recogido cerca de 10 kilos. La aseguradora del Toconao ha enviado técnicos a la zona para la recogida y ha firmado convenios de limpieza con algunos municipios gallegos.

NO SON TÓXICOS

Diversos informes técnicos descartan la toxicidad para el ser humano de los pélets, compuestos en un 90% de polietileno y por el aditivo UV622, aunque se desconocen las sustancias que podrían desprender en su descomposición.

Estas pequeñas esferas tienen entre 2 y 5 mm de diámetro, el polímero del que están compuestas es un material con una densidad inferior al agua por lo que flota y es arrastrado por las corrientes pudiendo viajar a grandes distancias. Cuando llega a las costas se mezcla con otros residuos y en las playas puede enterrarse en la arena.

Se trata de un material no biodegradable pero con el paso del tiempo se puede ir rompiendo y al ser ingerido por peces y otra fauna marina llegar a obstruir su aparato digestivo por acumulación.

La localización del contenedor y el análisis de su interior sería imprescindible para conocer el alcance real del vertido.



Buque Toconao en el puerto de Fremantle (Australia) septiembre 2020

La Unidad Especializada en Medio Ambiente de la Fiscalía General del Estado ha encargado ya las primeras diligencias de investigación. El fiscal Antonio Vercher, ha solicitado informes al Seprona. Científicos del CSIC también están investigando.

Ecologistas en Acción ha interpuesto demanda penal ante el Juzgado de Noia contra la empresa propietaria del navío Toconao por un delito contra el medioambiente y los recursos naturales.

EL ENTRAMADO EMPRESARIAL

Una de las partes más complejas de la investigación será seguir el rastro patrimonial del portacontenedores. Su armador, nacional de Alemania, es propietario de Polar 3 LTD, una empresa de servicios marítimos con base en Chipre que a su vez pertenece a una compañía radicada en el paraíso fiscal de Islas Bermudas pero navega bajo pabellón liberiano. Para complicarlo más aún, fue la naviera Maersk la que subcontrató los servicios del armador del Toconao, tras recibir el encargo del empresario indio.

Desde la Comisión de Medioambiente de la Eurocámara, el socialdemócrata portugués Joao Albu-

querque lanzó un aviso para instar a la aprobación de una ley que provea de mayor seguridad en el mar y que evite accidentes como el del Toconao. Albuquerque fue el ponente de una propuesta legislativa presentada el pasado octubre para que las empresas puedan prevenir la pérdida accidental de pélets, y su obligación de limpiar estos microplásticos, en caso de vertido.

Por su parte, el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, aseguraba que estos pélets no afectan al consumo de pescado y marisco capturado en la zona.

En la misma línea, la patronal pesquera Cepesca tranquilizaba a los consumidores recordando que el sector pesquero español permanece alerta para garantizar que los pescados y mariscos lleguen a los consumidores con los mayores estándares de calidad y seguridad.

La investigación tendrá que determinar al completo la cadena de responsabilidades, desde los avisos y las decisiones tomadas, hasta el rastro patrimonial del buque y las empresas implicadas. [M](#)

————— PATRICIA ROMERO ALONSO

Quien contamina... PAGA

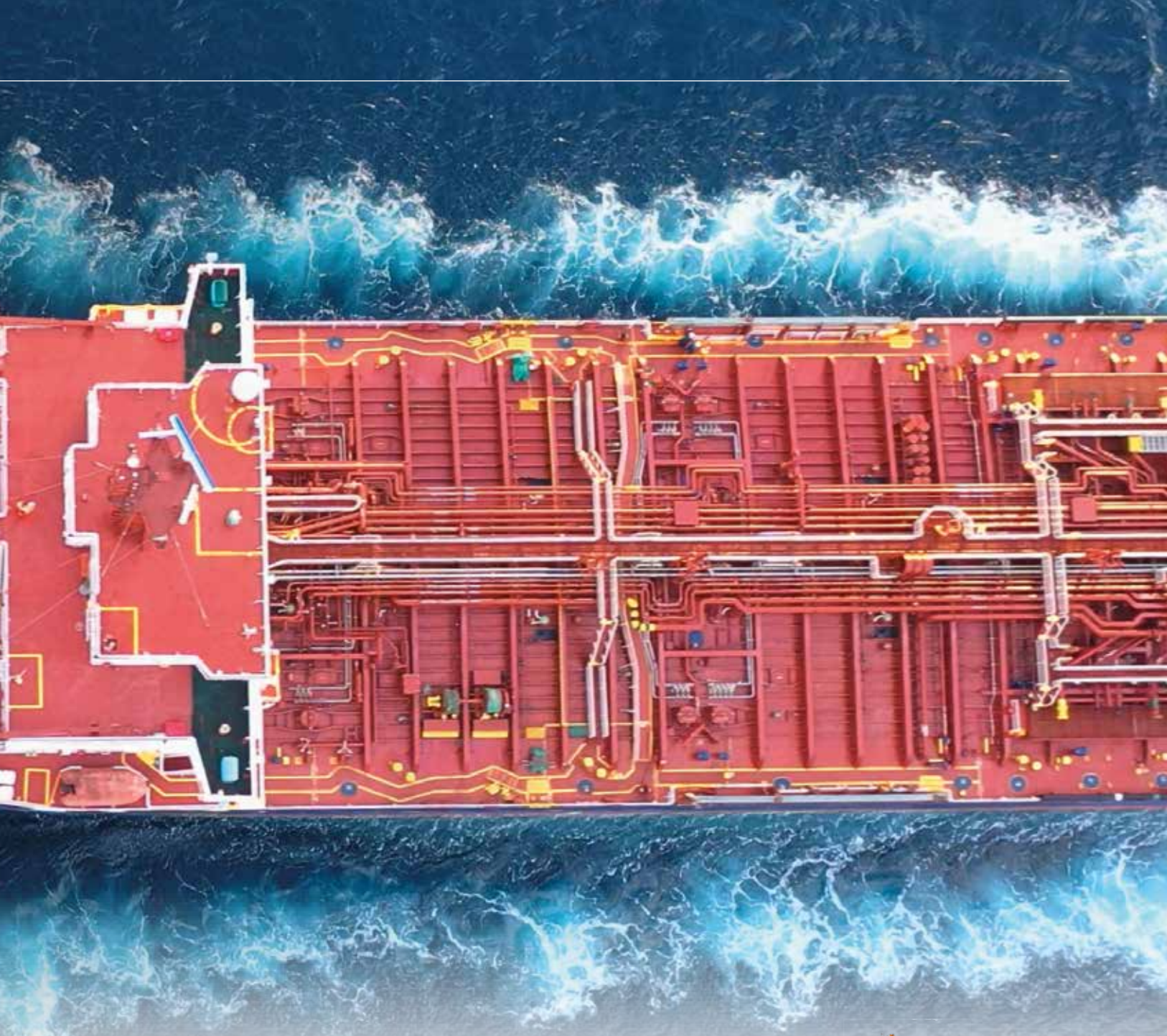
Desde el 1 de enero todos los barcos de más de 5.000 toneladas de arqueo bruto que hagan escala en puertos europeos deberán pagar si contaminan, es decir, comprar derechos de emisión. Esta medida ha creado mucha controversia en el sector marítimo español. Los expertos señalan el peligro de especular con la compraventa de estos derechos; la amenaza a la competencia que va a suponer las "fugas de carbono"; el desvío de parte del tráfico de mercancías del mar a la carretera y el sobrecoste que el sector cifra en más de 6.000 millones de euros solo en derechos de emisión.

Desde el 1 de enero de este año el sector marítimo español está adherido al Régimen de Comercio de Emisiones de la Unión Europea (en adelante EU ETS). El EU ETS no es más que un mecanismo de fijación de precios del carbono establecido por la Unión Europea en 2005 para luchar contra el cambio climático. Las navieras tienen que declarar sus emisiones de CO₂ y comprar el equivalente en derechos de emisión en el mercado EU ETS. El

Consejo y el Parlamento Europeo acordaron el 18 de diciembre imponer gradualmente la obligación de comprar derechos de emisión: el 40% de las emisiones verificadas a partir de 2024, el 70% para 2025 y el 100% para 2026. Los grandes buques off-shore de 5.000 toneladas de arqueo bruto o más se incluirán en el Reglamento relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de CO₂ del transporte marítimo -el Reglamento SNV-, a partir de 2025

y en el RCDE UE a partir de 2027. Los buques de carga y los buques off-shore de entre 400 y 5.000 toneladas de arqueo bruto se incluirán en el Reglamento SNV a partir de 2025 y su inclusión en el RCDE UE se revisará en 2026. Además, el acuerdo tiene en cuenta las especificidades geográficas y propone medidas transitorias para las islas pequeñas, los buques de clase hielo y los trayectos relacionados con regiones ultraperiféricas y obligaciones de servicio público, y





refuerza las medidas para combatir el riesgo de elusión.

PÉRDIDA DE COMPETITIVIDAD

A pesar de estas exenciones, no se ha tenido en cuenta la particularidad de Ceuta y Melilla; hay riesgo de fugas de carbono (es decir, de fraude con la compraventa de derechos de emisión) o se perjudica seriamente el transporte marítimo de corta distancia (TMCD), lo que puede derivar tráfico a las carreteras. La fuga de carbono es el térmi-



El puerto marroquí de Tánger-Med invertirá 650 millones de euros en su expansión.

Podrían aumentar las emisiones entre un 1 y un 5%.



no utilizado para describir la posible situación en que, por razones de costes relacionados con las políticas climáticas, se podrían encontrar algunas empresas al trasladar su producción a otros países con restricciones más permisivas sobre las emisiones de gases de efecto invernadero. Pilar Tejo, directora técnica de la Asociación Española de Promoción del TMCD, ShortSea, explica que *"si los viajes son con origen en un puerto de la UE y destino un puerto extracomunitario (y viceversa), se contabilizan el 50% de las emisiones; si los viajes son intracomunitarios o de cabotaje se contabilizan el 100% de las emisiones; y en ambos casos se contabilizan el 100% de las emisiones procedentes de buques atracados en un puerto UE"*.

En cualquier caso, ha sido una medida muy controvertida que ha unido tanto a la Administración como al sector marítimo en la negociación de exenciones y, al menos, en la petición de una moratoria que finalmente no se ha conseguido. El pasado mes de

noviembre, durante el encuentro celebrado en Barcelona que reunió a representantes del sector para pedir esta moratoria, el presidente de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dapena, lo planteó como una cesión de *"la soberanía logística europea a otras latitudes"*. Se refiere a que podría acelerar la expansión de puertos del Norte de África.

DAÑOS COLATERALES

Puertos del Estado decidió investigar el impacto que esta medida tendría en puertos como Barcelona, Algeciras y Valencia y su efecto

Ceuta y Melilla
no serán
consideradas
territorios
insulares a pesar
de su dependencia
del mar

multiplicador en la economía española. El estudio, realizado hace ahora un año por el Centro de Innovación del Transporte (CENIT) de Barcelona, ha considerado las principales rutas de contenedores de estos puertos y ocho rutas entre América y Europa y otras seis entre Asia y Europa. Una de las primeras consecuencias que destaca es que podría ocasionar una reconfiguración de estas rutas marítimas. De hecho, las navieras podrían decidir dividir las rutas en dos fases: una desde el origen hasta un centro africano y otra desde África a Europa. De esta forma, las empresas pagarían solo los costes de emisiones del segundo viaje (el EU ETS solo se aplica en las fronteras marítimas europeas). Esta reconfiguración podría acelerar el proceso de expansión de los centros africanos. Los responsables de esta investigación, Javier Garrido, Maurici Hervás y Chiara Saragani, se preguntan, si estos puertos (nos referimos al puerto de Tánger o al de Nador, en Marruecos, o Port-Said, Damietta, y Alejandría, en Egipto), tienen capacidad para gestionar esta enorme cantidad de contenedores.

PUERTOS DEL SUR

El 8 de enero el puerto marroquí de Tánger-Med, principal competidor del puerto de Algeciras anunciaba, a través de un documento emitido por la Agencia de Garantía de Inversiones Multilaterales (MIGA) del Banco Mundial, una inversión de 650 M€ destinados a aumentar la capacidad de la estación de pasajeros y camiones, y modernizar el área de importaciones. En

la actualidad, Tánger-Med cuenta con 5.000 hectáreas, donde operan alrededor de 1.200 empresas extranjeras, que generan ingresos anuales de hasta 14 mil millones de dólares. Con la realización de estas actuaciones de mejoras, se pretende que encabece la lista de los 20 puertos más grandes del mundo durante los próximos años.

El presidente del puerto de Algeciras, Gerardo Landaluce, durante su intervención en diciembre en la jornada que organizó la Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras titulada “El desafío del ETS para los puertos europeos”, no se mordió la lengua a la hora de asegurar que “el ETS es un claro ejemplo de incoherencia” de la UE: Por un lado, la directiva está mal redactada porque es una puerta abierta a las fugas de carbono y, por lo tanto, a la creación de paraísos fiscales de CO₂ en entornos muy cercanos en el Estrecho y en el Mediterráneo.

EFEECTO CONTRARIO

El estudio de CENIT ha cuantificado, también, el impacto que tendría esta reorganización de rutas en

Efectos negativos para Europa

	RUTAS TRANSATLÁNTICAS			RUTAS ORIENTALES		
	2025	2030	2040	2025	2030	2040
Ahorro €	3,8-19 M€/año	3-38 M€/año	14-60 M€/año	1,4-28 M€/año	6-58 M€/año	9-80 M€/año
Incremento emisiones	4/8 rutas 2-7%	4/8 rutas 3-8%	Todas 0,5-24%	3/6 rutas 0-5%	3/6 rutas 0-5%	3/6 rutas 1-5%
Fuga de carbono	1 Mtn de CO2 al año	0,9 Mtn de CO2 al año	0,7 Mtn de CO2 al año	1,1 Mtn de CO2 al año	1 Mtn de CO2 al año	0,8 Mtn de CO2 al año
Evasión impuestos	103 M€/año	145 M€/año	180 M€/año	111 M€/año	164 M€/año	205 M€/año

Fuente: Port Barcelona y CENIT.

El EU ETS podría acelerar los planes de expansión de los puertos del Norte de África

Europa, poniendo el foco en estas variables: costes, tiempo, emisiones producidas y fugas de carbono. Para este análisis ha tenido en cuenta solo el tráfico marítimo de conte-

nedores por representar alrededor del 90% de las mercancías transportadas por mar (aunque aparecen implicaciones negativas para otros modos de transporte, como el mercado roll-on/roll-off, los graneles líquidos y sólidos y el TMCD) y tres periodos distintos: a corto plazo (2025), a medio (2030) y a largo plazo (2040). Los resultados del estudio muestran que la reconfiguración de las rutas ahorraría costes a las navieras. Sin embargo, las emisiones podrían aumentar y se produciría una cantidad significativa de evasión de impuestos, tanto para las rutas transatlánticas como para las del este (ver tabla en esta página). En cuanto a las rutas transatlánticas, seis de ocho ahorrarían dinero con esta reconfiguración, que resultaría en un aumento de emisiones de entre 0,5% y 24% a largo plazo, en comparación con el escenario de referencia. Las rutas del este muestran los mismos resultados y las emisiones se incrementarían entre un 1 y un 5% respecto a la situación actual y las fugas de carbono serían significativas en todas las rutas.



Un barco de carga maniobra para salir del puerto de Barcelona.

Pilar Tejo

Directora técnica de ShortSea

¿Qué supone este Reglamento?

Supone añadir un coste adicional a los costes de operación de los servicios de TMCD pues, hoy en día, no existe el sistema de propulsión para buques que permita que las emisiones sean nulas. En el caso de los servicios de larga distancia o transoceánicos, esta norma se traduce en un incremento del coste del transporte. El problema en el caso del TMCD es que, a diferencia de los tráficos transoceánicos para los que no existe alternativa de transporte, en los tráficos de TMCD los clientes pueden optar por la alternativa "solo carretera" si le ofrece mejores condiciones económicas. Es decir, si el TMCD aumenta sus precios debido a los costes extras derivados del ETS, puede resultar que la opción "sólo carretera" sea más interesante económicamente. Y por tanto estaríamos ante la paradoja de la vuelta de tráficos del mar a la carretera, y sus negativos efectos socioambientales.

¿Qué retos debe abordar el sector para esta transición energética?

Dificultades similares a las del conjunto del transporte marítimo, aunque sí es cierto que el TMCD tendrá más opciones con los nuevos combustibles o formas de propulsión gracias a que sus travesías son más cortas y por tanto requieren menor autonomía, almacenar menores cantidades de combustible a bordo, así como, al tratarse de servicios regulares, puertos definidos e invariables, evitando así algunas de las dificultades de los potenciales combustibles alternativos como su bajo coeficiente energético por unidad de volumen o masa o que haya puertos sin capacidad de suministrarlos. Pero fuera de esto, la situación actual es que no existe la forma de propulsión que evite las emisiones y por tanto la obligación de adquirir los correspondientes derechos de emisión.

¿Qué medidas de ahorro se están proponiendo?

Existen fórmulas de mejora de la eficiencia energética que permiten reducir, nunca eliminar, las emisiones. Una es la de reducción de la velocidad de los buques, pero en el caso de los servicios de TMCD es difícilmente aplicable, dado que la velocidad está ajustada a las rotaciones de los buques y su frecuencia, y el reducir la velocidad podría traducirse en tener que introducir en el servicio un

buque adicional, lo que resulta inviable desde el punto de vista económico, y además generaría mayores emisiones. Otras medidas como mejoras en la hidrodinámica del casco y de la hélice, incluyendo limpieza y pintura del casco, mayor rendimiento de los motores, uso de velas o de paneles fotovoltaicos en los buques ya se han implementado o están en vías de implementación, y tiene un alcance limitado por reducción de consumo. En definitiva, el objetivo de cero emisiones se presenta complicado y está por resolver.

¿Cómo valora el apoyo de la Administración?

Serían necesarias medidas que ayudaran a reducir el impacto negativo que el ETS genera en la competitividad. El Ministerio de Transportes puso en marcha hace un año el programa de eco incentivos marítimos para estimular una mayor utilización del modo marítimo en los flujos de transporte. Este programa, del que estamos satisfechos de su existencia es, sin embargo, susceptible de mejora. Por ejemplo, no incluye las relaciones con países terceros (como Reino Unido o Marruecos) de gran importancia para nuestro TMCD, o no considera los ahorros socioambientales en territorio fuera de España, lo que hace que el valor del eco incentivo para servicios desde puertos próximos a la frontera sea excesivamente bajo y poco incentivador.



Elena Seco

Directora general de ANAVE

¿Cómo valora la entrada en vigor del EU ETS?

La norma va a suponer a los armadores un coste de más de 6.000 millones de euros solo en derechos de emisión, a los que habrá que añadir los recursos necesarios para gestionar la burocracia asociada. Del texto finalmente acordado, valoramos muy positivamente las exenciones a los tráficos estratégicos, recogidas en varios artículos y de las que se beneficiarán las regiones insulares y ultraperiféricas. Nos consta que durante las negociaciones España se ha involucrado especialmente en este asunto.

Pero hay peros...

Sí, consideramos que contiene lagunas importantes, entre otras: diferencias en las exenciones incluidas en esta Directiva y aquellas del Reglamento Fuel EU, lo que puede complicar la operativa diaria de las empresas. Un tratamiento específico para los tráficos de transporte marítimo de corta distancia, que quedan especialmente penalizados. Falta de concreción de determinadas cuestiones, como por ejemplo ¿qué se considera un buque off-shore?

No se ha incluido a Ceuta o Melilla entre los territorios exentos

Una noticia muy negativa. Ambos cumplen con el requisito de contar con menos de 200.000 habitantes y existen muchos motivos que justi-

fican su tratamiento como islas: El Reglamento 3577/1992 que liberalizó el cabotaje asimila a Ceuta y Melilla como puertos insulares. El recién aprobado Reglamento Fuel EU Marítimo, que tiene el mismo objetivo que la directiva ETS, establece el mismo tratamiento. El motivo establecido en la exposición de motivos de la Directiva ETS para la exclusión es que "las islas sin conexión por carretera o ferrocarril con el continente dependen del transporte marítimo en mayor medida que las demás regiones, así como de las conexiones marítimas para su conectividad", que obviamente es igualmente aplicable a Ceuta y Melilla. Como bien señala el Tribunal de Justicia de la UE en el punto 46 de su sentencia de 21 de octubre de 2004 (C-288/02), refiriéndose a Ceuta y Melilla: "Si bien es cierto que con respecto al continente africano los puertos de las referidas ciuda-

des son continentales, no es menos cierto que, con respecto al continente europeo y, en particular, a la península ibérica, tales puertos pueden asimilarse a los puertos insulares debido a la falta de conexiones terrestres con España". En España la Ley de Puertos o el régimen de bonificaciones al transporte marítimo y aéreo de los residentes insulares es igualmente aplicable a Ceuta y Melilla.

¿Qué apoyo por parte de la Administración sería efectivo para afrontar esta transición energética?

Según la OMI, en 2022, el 99,8% de los combustibles utilizados por la flota mercante mundial fueron combustibles de origen fósil (incluyendo el gas natural licuado). Esta flota existente puede utilizar de forma inmediata biocombustibles asimilables en su composición química a los convencionales (por ejemplo, HVO, FAME, biometano...). Esta es la única opción real a corto plazo para reducir de forma significativa las emisiones del transporte marítimo. Pero es necesario aumentar la oferta y reducir su precio. Una medida efectiva sería establecer programas con estos objetivos. Además, hay que apoyar las inversiones que ayuden a acelerar la renovación de la flota, como ya están haciendo otros Estados de nuestro entorno. **M**



ANABEL GUTIÉRREZ



PREVENCIÓN LABORAL EN LA MANIOBRA DE *BUNKERING*

Seguridad a bordo en los petroleros

Los buques petroleros desempeñan un papel vital en el transporte a nivel mundial. Sin embargo, dada la naturaleza inflamable y potencialmente peligrosa de las cargas que llevan, la seguridad en estos barcos es de suma importancia. Las precauciones que se deben tomar son cruciales para garantizar la protección personal a bordo de estos navíos.

Julen Alberdi, primer oficial y Mar Garrido, segundo oficial, alineando la línea para la descarga en el petrolero Bahía Levante.

Las operaciones de buques petroleros están sujetas a una serie de normativas y regulaciones internacionales destinadas a garantizar la seguridad, la protección del medio ambiente y el bienestar de la tripulación. La Organización Marítima Internacional (OMI) establece normas para la seguridad marítima. El Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP) y el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) son ejemplos de regulaciones obligadas.

El Código Internacional de la Gestión de la Seguridad establece estándares para la gestión segura y la operación de los buques. Requiere que las empresas navieras desarrollen, implementen y mantengan procedimientos de seguridad y protección del

STCW establece estándares para la tripulación de buques petroleros

medio ambiente. El Convenio Internacional sobre Estándares de Formación, Titulación y Guardia para las gentes del mar (STCW), establece estándares para la formación y titulación del personal marítimo, incluida la tripulación de buques petroleros, garantizando competencias y habilidades adecuadas. El código IBC establece la seguridad del transporte en el mar de mercancías peligrosas y nocivas a granel. El OCIN es un foro marítimo internacional de gaseros y petroleros con la intención de aunar una normativa no vinculante a ni-



vel de recomendaciones para el transporte y el suministro.

SEGURIDAD PERSONAL

El equipo de protección para la tripulación a bordo de buques petroleros debe estar diseñado para garantizar la seguridad de los trabajadores en entornos marítimos específicos y protegerlos de posibles riesgos, como incendios, derrames de productos químicos, exposición a elementos climáticos adversos y otros peligros.

Los EPI a bordo de los petroleros son: trajes ignífugos resistentes al fuego que protegen contra las al-

tas temperaturas y llamas; guantes ignífugos que están diseñados para proteger las manos contra el calor y las llamas; guantes de trabajo que protegen contra abrasiones, cortaduras y productos químicos; botas de seguridad antideslizantes y resistentes al agua y a productos químicos, con puntera de acero para la protección contra las caídas de objetos pesados; casco de bombero equipado con visor y protector facial, que protegen la cabeza y la cara durante los incendios; máscaras y respiradores contra vapores tóxicos o partículas en el aire, en caso de necesidad; y gafas de

seguridad que protegen los ojos contra proyecciones de partículas, productos químicos y salpicaduras.

BUNKERING

El *bunkering* es la operación de abastecimiento de combustible a una embarcación, y la protección personal durante estas operaciones es decisiva.

Los trabajadores que participan en esta maniobra deben usar ropa de protección adecuada, que incluya overoles resistentes al fuego para protegerse de posibles salpicaduras de combustible. Se deben utilizar guantes resistentes a

productos químicos y calzado de seguridad para proteger las manos y los pies durante el manejo de las mangueras y las conexiones. Las gafas de seguridad y, en algunos casos, pantallas faciales, son esenciales para proteger los ojos y la cara. Si las operaciones de *bunkering* involucran trabajar en alturas, se deben utilizar arneses de seguridad y otros equipos de protección contra caídas.

El ingeniero naval Alfonso Bericua destaca la importancia de que la tripulación y los trabajadores estén visibles durante las operaciones, por lo que el uso de ropa o equipos reflectantes puede ser necesario, sobre todo en las maniobras nocturnas, además *"los buques tienen que disponer de focos para iluminar con un mínimo de 500 lux"*, añade.

Cualquier trabajo que no sea habitual a bordo implica hacer una evaluación para minimizar los riesgos y tomar medidas correctoras.

La formación adecuada sobre los procedimientos seguros de *bunkering* y la conciencia sobre los peligros asociados, son componentes clave de la protección personal.

“Los simulacros de accidentes son ejercicios que hacemos de forma habitual”

Julen Alberdi

La tripulación debe estar familiarizada con los riesgos y saber cómo actuar en caso de emergencia, especialmente importante en los tripulantes de nueva incorporación. Es fundamental destacar que las medidas de protección

personal específicas pueden variar según las condiciones operativas y las regulaciones locales e internacionales. Además, la coordinación efectiva entre el personal de la embarcación y el proveedor de combustible es determinante para garantizar la seguridad durante el suministro.

SIMULACROS A BORDO

Julen Alberdi es el primer oficial del petrolero Bahía Levante, responsable de la carga y seguridad del buque: *"Los simulacros de accidentes son ejercicios que hacemos de forma habitual. Si vemos que hay necesidad de algún requerimiento de repaso de formación en la tripulación, se da una charla al respecto, lo que hacemos de forma continua. Este es nuestro día a día a bordo. También cronometramos los tiempos de actuación, siempre en base a que el ejercicio se haga de forma totalmente correcta"*.



El petrolero Bahía Tres, a la izquierda, dando suministro a otro barco (*ship to ship*).

Alfonso Bericua Sierpe

“Nuestra premisa es cero accidentes a bordo”

Alfonso Bericua Sierpe es ingeniero naval, responsable de riesgos laborales en Mureloil S.A.U.

¿De cuántos buques dispone la naviera?

Actualmente operamos con cinco buques, cuatro petroleros de productos, y un buque tanque de suministro. El petrolero Bahía Levante, botado en 2022 y construido por las instalaciones de Murueta en Erandio (Vizcaya), combina el diésel eléctrico y la propulsión híbrida que garantiza cero emisiones en puerto.

¿A qué riesgos se ven sometidos los tripulantes de un petrolero?

La seguridad a bordo de estos buques debe de ser extrema. El mayor accidente al que nos podemos enfrentar es la atmósfera explosiva. En un petrolero el riesgo de inflamación se produce por encima de los 60 grados, que es menos peligroso que los quimiqueros que están por debajo de esta temperatura.

En todas las maniobras a bordo de los petroleros es muy difícil que se lleguen a producir accidentes específicos en este tipo de buques. Los barcos están diseñados y adecuados para minimizar al máximo los percances. En todo caso, como mucho, puede producirse algún accidente aislado, habitual de cualquier tipo de buques. Los operarios que realizan la manio-



bra, tienen que actuar de forma correcta para, por ejemplo, evitar el tirón de espalda, que pudiera producirse en los desplazamientos de mangueras de menor sección, ya que para las más grandes se utilizan grúas.

En cubierta se debe de tener un cuidado especial para no resbalar por la humedad que se pueda formar.

¿Es importante la transformación digital?

La digitalización de datos es clave porque se pueden hacer rápidamente las estadísticas, para identificar los problemas, lo que facilita la seguridad en la prevención de los buques de nuestra flota.

La carga, la temperatura y las presiones, se controlan a través de las pantallas. Cada vez estamos más automatizados. Los sensores, que son muy fiables, te van dando lecturas en todo momento, lo que te

permite tener la información global del buque en tiempo real. Es imprescindible la información instantánea, que ayuda a que no llegue el momento crítico en el que pueda surgir un accidente, y poder actuar de forma inmediata, rápida y segura con un margen de antelación satisfactorio.

¿Para embarcar en un petrolero se exige un curso especial?

Efectivamente, los tripulantes deben tener el Certificado de Especialidad Marítima STCW, que obtienen realizando el curso: “Formación Avanzada para Operaciones de Carga en Buques Petroleros”, que se realiza a través de la Dirección General de la Marina Mercante en sus entidades colaboradoras.

Este curso va dirigido al capitán, los oficiales y todos los tripulantes que participan en las maniobras.

Por normativa estamos obligados a hacer ejercicios de simulacros tanto de incendios, como de derrame, de abandono de buque, ataques de piratas, ataques cibernéticos etc.

Todos están normalizados y hay que llevar un registro a bordo de los mismos.

Los ejercicios de simulacro a bordo, la formación continua y la profesionalidad persigue el objetivo de nuestra premisa que es cero accidentes a bordo. [M](#)

– JOSÉ MARÍA NÚÑEZ DE CASTRO HERVÁS

Las pensiones suben un 3,8%

2024 es un año que comienza con importantes novedades en materia legislativa que de una u otra manera vienen a afectar a todos los ciudadanos. En diciembre el Gobierno aprobó tres reales decretos. Tras pasar por el trámite de la convalidación en un Pleno Extraordinario en el Congreso, finalmente fueron aprobados los popularmente conocidos como “decreto anticrisis” y “decreto ómnibus”, mientras que el que recogía las medidas para la conciliación familiar y la protección para el desempleo, fue desestimado.

El **Real Decreto-ley 8/2023**, de 27 de diciembre, aborda medidas para afrontar las consecuencias económicas y sociales derivadas de los conflictos en Ucrania y Oriente Próximo, así como por la sequía.

El conocido como “decreto anti-crisis” recoge diversas novedades en el ámbito tributario, civil y laboral, así como normas para el sector energético.

Dentro de las medidas aprobadas en el área de trabajo y seguridad social destaca la revalorización de las pensiones y prestaciones. Hasta que no se apruebe la Ley de Presupuestos Generales para 2024, y con carácter general, la subida será de un 3,8% con un límite

máximo de 3.175€. Tanto el Ingreso Mínimo Vital (IMV), como las pensiones mínimas y no contributivas se incrementarán un 6,9%. Con esta subida, el aumento de la pensión media de jubilación es de 734 euros al año.

En el caso de la pensión mínima de viudedad con cargas familiares, se equipara su cuantía a la de la pensión mínima de jubilación con cónyuge a cargo, lo que supone un incremento del 14,1%. En total, casi 11,8 millones de pensionistas y perceptores de prestaciones van a ver conservado o aumentado su poder adquisitivo.

El complemento para la reducción de brecha de género tendrá un importe de 33€ mensuales y la



aplicación del Mecanismo de Equidad Intergeneracional, que también afecta a los autónomos, tendrá una subida del 0,70%. También es novedosa la regulación de la cotización de las prácticas formativas remuneradas y no remuneradas.

En ausencia de los Presupuestos para 2024, las bases mínimas y máximas de cotización suben un 5%, al igual que el Salario Mínimo Interprofesional, pactado entre Gobierno y agentes sociales.

Además, este Real Decreto-ley incorpora una prórroga hasta el 31 de diciembre de 2024 de la jubilación parcial con contrato de relevo en la industria manufacturera.

Se aprueba una prórroga de las ayudas a los afectados por la erupción del volcán de La Palma. El decreto desarrolla además algunos incentivos a la contratación de personal investigador y para los casos de sustitución durante el permiso por maternidad.



El coste de la revalorización y subida de las prestaciones citadas asciende a 8.280 millones de euros.

ÁMBITO TRIBUTARIO

En el ámbito tributario, el Real Decreto-ley 8/2023 incluye modificaciones en los límites excluyentes de estimación objetiva del IRPF y se establece la obligatoriedad de presentar la declaración por medios electrónicos. Se modifica el impuesto de sociedades; se prorroga por seis meses la reducción del IVA en algunos alimentos, a los que se añade el aceite, pero el pescado sigue sin lograr el tipo reducido.

Para 2024 se prorrogan los límites de aplicación del régimen especial de la pesca en 250.000 euros, estableciendo un nuevo plazo del 29 de diciembre al 31 de enero.

Habrà una prórroga de los impuestos temporales a las grandes fortunas, banca y empresas energéticas. También se legislan cambios

sobre el patrimonio e incrementos del IBI (Impuesto sobre Bienes Inmuebles).

También incluye una ampliación de los plazos para obtener la autorización administrativa definitiva (AAE) en las instalaciones de eólica marina, tras la emisión de la declaración de impacto ambiental.

Se prorroga la gratuidad de los trenes de cercanías y la rebaja del 50% en el transporte autonómico y reducciones en los recibos de luz y gas.

Durante la votación parlamentaria, el Gobierno acordó con Junts la delegación a la Generalitat de las competencias en inmigración. El ministro de Presidencia, Justicia y Relaciones con las Cortes, Félix Bolaños indicó que se desarrollará una ley orgánica para delegar dichas competencias, según prevé el artículo 150.2 de la Constitución.

Entre los pactos acordados, también se traspasará la gestión del

IMV a las comunidades autónomas de régimen común que lo soliciten.

También convalidado, el **Real Decreto-ley 6/2023**, de 19 de diciembre, para la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia en materia de servicio público de justicia, función pública, régimen local y mecenazgo, se tramitará como proyecto de ley por el procedimiento de urgencia con lo que previsiblemente se aprobará el 20 de marzo.

El conocido como “decreto ómnibus” comprende un conjunto de medidas relativas a la operatividad de los procesos judiciales. También incluye una reforma y modernización de la función pública, así como sendas modificaciones de la Ley 7/1985 Reguladora de las Bases del Régimen Local y la Ley 49/2022 de régimen fiscal de las entidades sin fines lucrativos y de los incentivos fiscales al mecenazgo con el objetivo de acelerar el despliegue de los medios digitales.

El **Real Decreto-ley 7/2023**, de 19 de diciembre, finalmente resultó desestimado. Esta norma desarrollaba una reforma de la protección asistencial por desempleo que hubiese entrado en vigor en junio de 2024, con lo cual tendrán que volver a negociarse todos los aspectos de la reforma del subsidio.

Todas estas medidas llegan para cumplir con los compromisos con la Unión Europea y poder desbloquear el cuarto paquete de ayudas de los fondos europeos para el Plan de Recuperación que asciende a 10.000 millones de euros. [M](#)

————— PATRICIA ROMERO ALONSO

ESPACIOS MARINOS PROTEGIDOS

Aliados para afrontar la emergencia climática

Una montaña submarina situada a 65 km de la costa asturiana, El Cachucho, fue la primera área marina protegida en España. Además de tener un extraordinario valor ecológico, con más de 740 especies identificadas hasta el momento, es refugio y lugar de reproducción de importantes poblaciones de especies de interés comercial, por lo que su protección es clave para el mantenimiento de las pesquerías de la zona.

Ya ha pasado más de una década desde su declaración en 2011 como Área Marina Protegida y Zona de Especial Conservación (ZEC). Desde entonces, España es uno de los países que más ha avanzado en protección marina, al pasar del 0,5% de superficie marina protegida al 21% en la actualidad. Y continúa en la senda para alcanzar el 30% en 2030, compromiso marcado en la Estrategia Europea sobre Biodiversidad, la Declaración de Gobierno de la Emergencia Climática y Ambiental y la Alianza Global de Océanos.

La declaración de espacios marinos protegidos es una de las mejores fórmulas para proteger los bienes y servicios que el océano provee y es un objetivo que la comunidad científica ha determinado para desarrollar una adecuada resiliencia ante los terribles impactos del cambio climático.

Cuando están gestionados de forma eficaz, los espacios marinos protegidos aportan múltiples bene-



Los 272 espacios de la Red Natura 2000 atestiguan que España es uno de los países con mayor superficie marina protegida

ficios económicos, tanto en las actividades marinas como medioambientales, en la regulación del clima, el ciclo del agua, el control de la erosión y posibles desastres climáticos. Además de beneficios culturales relacionados con la salud y el bienestar.

Garantizar su buen estado de conservación es esencial para asegurar la integridad de los ecosistemas y conseguir que continúen ofreciendo servicios ecosistémicos esenciales para el ser humano.

En España destacan los 272 pertenecientes a la Red Natura 2000, la red más extensa de espacios protegidos del mundo. Acumulan el 82% del total del carbono que es absorbido por los mares españoles.



El valor económico de la absorción del carbono del mar en España está estimado en 10.000 millones de euros, equivalente al 0,7 % del PIB nacional.

Existen diferentes elementos clave para este avance en la protección marina: la mejora de las metodologías y técnicas científicas utilizadas; el uso de las diferentes herramientas de financiación existentes, que permitan afrontar los costes de su seguimiento de forma lo más eficiente posible, así como el trabajo conjunto y coordinado de administraciones públicas, comunidad científica, ONG, sectores implicados y sociedad civil.

Con esta visión, el proyecto LIFE INTEMARES, que coordinamos desde la Fundación Biodiversidad del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico con la contribución del Programa LIFE de la Unión Europea, está sentando las bases para lograr una gestión eficaz de los espacios marinos protegidos con la participación y la ciencia como herramientas fundamentales.

Para ello, cuenta como socios con el propio Ministerio, a través de la Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación y la Dirección General

La gestión eficaz de espacios marinos protegidos aporta beneficios económicos, ambientales y culturales

de la Costa y el Mar; la Junta de Andalucía; el Instituto Español de Oceanografía (IEO-CSIC); AZTI; la Universidad de Alicante; la Universidad Politécnica de Valencia; la Confederación Española de Pesca, SEO/BirdLife y WWF España.

Desde su inicio en 2017, se han implicado de forma directa en el proyecto más de 13.000 personas de 925 entidades en diferentes actuaciones vinculadas a la investigación; el seguimiento y la vigilancia; la conservación de hábitats y especies; la gobernanza y la capacitación, así como la comunicación, sensibilización y educación ambiental.

Entre los hitos recientes del proyecto, destaca la elaboración de una propuesta científica de adecuación de la Red Natura 2000 marina, que ha permitido identificar nuevos espacios susceptibles de ser protegidos y que, según vayan siendo declarados, permitirán no solo estar más cerca del 30% de protección en 2030 sino también poder afrontar el futuro de nuestra especie con mayores garantías.

Ante el contexto actual de emergencia climática, hay que redoblar los esfuerzos y mirar al mar. Nuestra vida depende de su buena salud. Los espacios marinos protegidos juegan un papel clave para revertir la pérdida y el deterioro de la biodiversidad y afrontar los retos climáticos. Por ello, es imprescindible reforzar los mecanismos de cooperación y coordinación para avanzar en su protección desde el conjunto de la sociedad. [M](#)



Ignacio Torres.
Subdirector de
Biodiversidad y Cambio
Climático de la Fundación
Biodiversidad (MITECO)

Nicolás Fernández

GERENTE DE LA OPP72

Pescando en Conil de la Frontera



Nicolás Fernández nos recibe en su despacho de la Casa del Mar de Conil, un precioso edificio que la cofradía comparte con la sede local del Instituto Social de la Marina. Entre llamadas y reuniones conseguimos hablar con una de las personas que, probablemente, más sabe de la pesca profesional artesanal. Nadie mejor que Nicolás Fernández si queremos saber qué está ocurriendo con el alga asiática; nuevas propuestas para fomentar el consumo de pescado y las vocaciones marineras o cómo se afronta desde las costas gaditanas un 2024 con menos cuotas.

Nicolás Fernández es hijo, nieto y bisnieto de pescadores. Desde los 5 años embarcaba con sus tíos y ya se mareaba “*pasaba tanta fatiga que eso me hizo esforzarme en estudiar para poder colaborar de otra manera*”. Aunque tiene el título de patrón local, es marinero en tierra y fue a través de su licenciatura en Derecho como encontró el camino para ayudar a los suyos.

En 1986 comenzó a asistir a las reuniones de la cofradía para echar un cable en los asuntos de gestión. Poco después le ofrecieron ser secretario de la cofradía y ya van 39 años. También es presidente del GALP Litoral Cádiz Estrecho; de la Red Iberoamericana de Pesca Artesanal de Pequeña Escala, y del Grupo de Pescas Tradicionales del Consejo Consultivo de Aguas del Sur en Europa con sede en Francia.

Además también es gerente de la OPP72...

Soy un privilegiado por haber sido testigo de la gran transformación del sector pesquero. El ímpetu de cambiar y modernizar el sector me viene de mi bisabuelo Pedro, que fue uno de los fundadores de la Sociedad de Obreros Pescadores que después se convirtió en el Pósito de Pescadores. Su origen fue reivindicar un puerto pesquero y ordenar las pesquerías allá por 1923.

Fuimos de las primeras cofradías andaluzas en informatizarnos. En 1992 ya comenzamos y en 2003 empezamos a identificar las especies mediante etiquetas porque todo se vendía por la zona diciendo que era pescado de Conil sin

ser cierto. Actualmente la marca Pescado de Conil engloba a 21 especies, todas pescadas a palangre o enmalle. La última ha sido el pulpo de chivo.

Mientras que la cofradía tiene una labor social, la OPP busca potenciar la comercialización directa entre el productor y la pescadería o el restaurante. Por ejemplo, con la marca de la concha fina hemos conseguido revalorizar el producto, antes se pagaba 2 euros y ahora 10.

La OPP cuenta con 41 barcos asociados con puerto base en Conil, de los que 36 están en Puerto Atunara y acabamos de conseguir la concesión de la lonja de Rota, que cuenta con otros 22 barcos.

Actualmente tenéis varios proyectos de investigación abiertos

Efectivamente, entre otros estamos en preevaluación con la certificadora MSC para la pesquería del pulpo y el bocinero. Queremos realizar planes de gestión y conocer por qué algunas especies se están reduciendo.

También estamos realizando estudios sobre la maduración sexual del borriquete y la urta. Necesitamos diversificar para poder vivir de la pes-

ca por eso hemos creado también una asociación de chárter para fomentar la pesca turismo en la zona.

En estos momentos en España hay escasez de pulpo, todo lo contrario que en la Bretaña francesa, donde desde 2020 se ha detectado un aumento de la especie, eso nos ha llevado a crear un proyecto piloto para llegar a un dictamen y conseguir un plan de gestión coordinado, similar al que ha resultado tan exitoso entre España y Portugal con la sardina. Al parecer es un fenómeno que ya se detectó en la zona en la década de 1920 y en la de 1950.

También necesitamos estudios para conocer por qué ha bajado en los últimos cuatro años la producción de concha fina, casi un 70 por ciento. El alga podría ser una de las causas, aunque todavía no hay informes que lo respalden.

El alga asiática tiene asfixiados a especies y también a los pescadores

Después de seis años se ha conseguido que el alga *Rugulopteryx okamurae*, detectada desde 2015, se haya declarado especie invasora. Hemos conseguido organizar una reunión entre el IFAPA y las universidades de Málaga y Cádiz porque hasta ahora no ha habido coordinación institucional ¡a ver si ponen algo de luz sobre el problema!

¿Dónde está la UE ante el tema de las algas invasoras? Las aguas de lastre han traído el alga que ha provocado la desaparición de todas las especies en El Estrecho a excepción del atún rojo. Los pescadores de Barbate ya no pueden pescar allí, solo queda una franja libre en la zona de Conil.

**Conil albergará
en otoño el
3º Congreso
Internacional de
Pesca Artesanal a
Pequeña Escala**

El descenso de capturas entre los puertos de La Línea a Conil lo dice todo. Voy a dar datos: en 2014 se pescaban 799T de pez sable, en 2021 solo 50 kilos. Con el voraz igual, en 2015 pescamos 200T, en 2021 solo 9T. Ya no hay ni chernas ni gallinetas. El congrio y la corvina siguen reduciéndose cada año. La única especie que ha aumentado es el atún rojo en aguas atlánticas. No hay erizos, ni anémonas, el alga las está ahogando. Entre Conil y Barbate antes de 2019 se cogía el 80% de los pulpos de la zona, ya no. Se ha pasado de más de 6T a 300.000 kilos.

No se puede trabajar solo a una orilla. Marruecos también está afectado por el alga. Necesitamos involucrar a los gobiernos, que se coordinen las administraciones y nos digan la manera de actuar.

El problema de las algas es un problema de toda la UE pero están mirando para otro lado. Las únicas ayudas que están llegando son de la Junta. Habría que ampliar la cuota a los pescadores artesanales para compensar las pérdidas por la falta de otras especies. De Conil a Estepona ya solo se puede pescar atún.

Este año estamos haciendo un estudio socioeconómico de las consecuencias del alga para los productores pesqueros porque estamos super agobiados.

A los científicos les pedimos que nos cuenten qué influencia tienen los nitritos y nitratos que se arrojan a los ríos en el alga y al Gobierno le exigimos que aumente las posibilidades de pesca de atún rojo que se ha quedado permanente en El Estrecho. Necesitamos vivir y no hay nada.



La embarcación Jaime III, con base en Barbate, muy afectada por el alga.

Además del descenso drástico de especies también lidiais con las persecuciones y la mala prensa

El hostigamiento a los pescadores por parte de las autoridades del Peñón tiene dos causas principales, una puntual que tiene relación con la época electoral que se vive en Gibraltar y también como muestra de su oposición al Brexit, y la otra está en que ellos han aprobado una ley de pesca recreativa y pretenden aplicar esas normas a la flota profesional española.

Y sí, otro de los problemas de la pesca es que siempre se dan ma-

las noticias. Si no mostramos los aspectos positivos nunca tendremos relevo generacional y nuestro trabajo va en esa línea con la campaña El Mar en tu Escuela.

En los colegios repartimos fichas sobre las especies, hacemos el Juego de la Pesca, que es como el juego de la oca, pero con el objetivo de hablar de la pesca con una visión positiva.

También, en la misma línea está el concurso El Chef Marinero con el que además de fomentar el consumo, también se busca poner en valor el oficio.

Petaca Chico: atún sostenible

Conil también es origen y sede de la empresa Petaca Chico, con más de 30 años de experiencia en la comercialización de pescado fresco, cefalópodos y atún rojo salvaje de almadraba. Actualmente vende en más de 25 países, principalmente a través de grandes superficies y cuenta con 3 plantas de producción con una superficie total de 20.000 m².

Su gerente Marcelo Monge nos habla de un modelo de negocio exitoso. Una empresa joven que ha conseguido posicionarse en el mercado en poco tiempo.

Disponen de una flota de tres barcos con puerto base en Tánger a través de una sociedad hispano marroquí. Son barcos de anzuelo cuya especie objetivo principal es la merluza y la palometa. También son socios prioritarios desde hace 30 años de sendas empresas locales en Marruecos y Mauritania para importar pescado, compran toda su producción. Tienen enlaces comerciales e inversiones diferentes con participación en dos almadrabas del Algarve portugués y en la almadraba de Tánger.

La empresa conileña, junto a la atunera Ricardo Fuentes, es socia en la almadraba de Barbate. Petaca Chico actualmente tiene 350 empleados de los que 70 están trabajando en el departamento técnico.

Marcelo Monge nos explica que la compañía intenta diversificar mercados y productos y por ello, para tener un trato directo con el consumidor disponen de tres tiendas en Madrid, Conil y Cádiz donde se venden sus productos enlatados. Una venta di-



recta que les permite además ir posicionando la marca, aunque es a través de las grandes superficies donde tienen su principal escaparate.

De atún rojo, producto que venden ultracongelado, tienen más demanda que cuota y necesitan comprar. *"Comparamos cuota en pesquerías del norte de España, donde el producto tiene menor valor añadido comparando con la almadraba. Son acuerdos buenos para todos y para la especie, ya que la almadraba captura solo ejemplares adultos"*. Actualmente cuentan con una cuota propia de 600T anuales de atún rojo salvaje.


En 2022, Petaca Chico ha facturado 112 millones de euros, triplicando sus beneficios en los últimos tres años. A ello ha contribuido, según Marcelo Monge *"la trayectoria impoluta de la empresa en cuanto a que no se ha registrado ninguna incidencia por histamina en más de una década"*.

Su sistema de ultracongelación es parte de su éxito. *"Somos la única empresa que ultracongela en barco. Contratamos los servicios de un barco-factoría que congela el atún con metodología japonesa. Viene para la campaña, fondea al lado de la almadraba y según levantamos los atu-*

nes, se trocean y ultracongelan para mantener intactas sus cualidades organolépticas".

Tampoco hay desperdicios. El compromiso del chef Ángel León, embajador de la marca, y de Petaca Chico con la sostenibilidad en la búsqueda de aprovechamiento, ha propiciado la comercialización de partes del atún, como las costillas o los jarretes, que antes no se vendían. Y con lo que queda, se hace harina para pienso animal. *"Del atún se aprovecha todo"*.

En Petaca Chico no se engordan todos los atunes que se pescan, solo aquellos que demanda el mercado asiático que prefiere ejemplares con más grasa. *"Solo engordamos por dos o tres meses porque a partir de septiembre comienzan los temporales en El Estrecho y se pueden llevar las instalaciones"*. El engorde se realiza en la misma almadraba, se les alimenta con sardina, caballa y en menor porcentaje con arenque, que tiene más grasa.

"Nuestro proceso artesanal es muy meticuloso. Todo está regulado y nos encanta. Estamos muy cómodos con la reglamentación porque protege la especie". 

————— PATRICIA ROMERO ALONSO

El destino de los caballitos de mar

Los caballitos de mar están definidos como “especie protegida”, pero no forman parte del “Catálogo Español de Especies Amenazadas”. El número de ejemplares está reduciéndose cada año, rozando casi su desaparición. En el caso del Mar Menor, se han perdido el 99.9% de los 800 que existían en el año 2022.

Nadie es indiferente a la particularidad de los caballitos de mar, una especie singular por su color, forma y movimiento. Sin embargo, a pesar de la simpatía que despiertan en la ciudadanía, no se están tomando medidas para evitar la desaparición de la especie. Según Miquel Planas, investigador principal en el grupo de Ecología y recursos marinos del CSIC, el descenso de su población en los últimos años se debe a las artes de pesca de arrastre, la contaminación, el ocio humano y la circulación de barcos.

“Cuanto más
conozcamos a los
caballitos de mar,
más podremos
hacer en su favor
para mantener sus
poblaciones”

Las aguas españolas cuentan con tres tipos de especies de caballitos de mar en sus aguas: en la Península e Illes Balears están

presentes el “hippocampus hippocampus” y el “hippocampus guttulatus”. En las caso de las Islas Canarias, se localiza tanto la especie “hippocampus hippocampus” de las aguas del Mediterráneo y el “hippocampus algiricus”. Las tres están definidas como “especie vulnerable” y, por tanto, están protegidas. Planas define a los caballitos de mar como “*emblemáticos*” e “*iconos de la biodiversidad marina*”.

Planas ha informado de que su grupo de investigación ha comenzado un proyecto encargado por el Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico llamado



"Hippo-DEC" (Hippocampus-Distribución, Ecología y Conservación). Este trabajo está destinado a evaluar a todas las poblaciones de caballitos del litoral español, incluidas las islas, para aportar la información suficiente que sirva para que a los caballitos formen parte del Catálogo Español de Especies Amenazadas.

El hecho de que este animal no forme parte de él se justifica, ha explicado Planas, "por aspectos de evolución poblacional". En ese sentido, explica que "el factor fundamental es, si hay una tenden-

cia al decrecimiento en el número de caballitos de mar, identificar las causas de ese decrecimiento", que también va asociado al tipo de hábitat en el que viven.

POSIBLES RAZONES

Un factor de la regresión de ejemplares podría deberse a la pérdida de fondos marinos: "nos estamos cargando literalmente las praderas", el hábitat en el que viven los caballitos de mar. Los entornos, entre otros, pueden ser praderas de fanerógamas Cymodocea (común en las aguas del Mediterráneo) o Zostera (propias del Océano Atlántico).

La situación del Mar Menor

La Asociación Hippocampus ha constatado la grave situación de los caballitos en el Mar Menor. Los resultados "abrumadoramente negativos", han mostrado la pérdida del 99.9% de los 800 ejemplares que existían en sus aguas en 2022. Planas ha explicado que el abuso de pesticidas y actividades agrícola ha favorecido la pérdida de las poblaciones de las especies.

El investigador del CSIC ha mostrado su preocupación al pasar "de unas abundancias bastante elevadas, muy elevadas diría yo para lo que es nuestro litoral, a tener prácticamente cero caballitos de mar en estos últimos dos años".

"Se ha pasado de unas abundancias bastante elevadas, a tener prácticamente cero caballitos de mar en estos últimos dos años"

El investigador del CSIC ha explicado que "puede haber otras zonas donde la población persista y no esté sometida a esos efectos negativos que puedas tener en el hábitat de las praderas".

Al igual que los caballitos, la pérdida de las praderas se debe a "un cúmulo de grandes factores", entre los



La pérdida de caballitos de mar se debe, en muchos casos, a la pesca accidental.

que están las capturas accidentales en las artes de pesca. Y, aunque *“actualmente no hay una evaluación del grado de daño que suponen las artes de pesca”*, la de arrastre sí tiene un impacto negativo en la pérdida de individuos del fondo y del soporte vegetal del fondo.

Otra razón es la destrucción de hábitats a través de actividades de construcción de edificios o elementos. Por ejemplo, puertos o dársenas. El mismo efecto tienen el ocio en las playas o el ruido provocado por la circulación de barcos, embarcaciones de recreo o de pesca. *“Obviamente, cuanto más conozcamos a los caballitos de mar, más podremos hacer en su favor para mantener sus poblaciones”*, ha asegurado.

Por ello, reitera la necesidad de *“evitar ciertas actividades”* en el litoral para *“que no alteren mecánicamente”* la geografía de la costa, destacando la importancia de los fondos *“tan valiosos”* de praderas marinas *“que suponen el hábitat de caballitos de mar y de cientos de especies”*.

“Son especies muy conocidas a nivel de la población, son emblemáticas e iconos de la biodiversidad marina”

La destrucción de las praderas provocará la migración de las poblaciones, que tendrá consecuencias negativas, ya que *“los caballitos son muy sedentarios y malos nadadores”*. Esta falta de movilidad sería problemática para las especies: *“imagínate el efecto que puede tener que de pronto se vean con que no tienen un hábitat adecuado para ellos porque lo hemos destruido”*, ha explicado.

Otro factor es la venta ilegal de ejemplares, aunque en menor medida. Planas asegura que *“cada vez hay más información incluso para los pescadores de que son especies que no se pueden capturar y mucho menos se puede comercializar con ellas”*.

Planas insiste en que se debe *“potenciar la sensibilización”* y *“que la gente sepa el valor que tienen como elementos de nuestra biodiversidad marina los caballitos de mar”*. Por ello, la conservación en centros de recuperación es prioritaria en el caso de los ejemplares, capturados por accidente.

ONG Y PROYECTOS

Hay proyectos destinados a evitar la pérdida de las especies a través de la *“reintroducción o el reforzamiento de poblaciones de ejemplares reproducidos en cautividad”*. El Oceanográfico de Valencia está trabajando con el sector de la pesca, recuperando las especies que se han capturado accidentalmente. Planas califica la labor como *“positiva”* al *“fomentar por un lado la recuperación de caballitos y por otro lado sensibilizan al sector de la pesca y al ciudadano”*.

Los caballitos del mar usan los fondos y las praderas marinas para protegerse.



Sin embargo, la recuperación de especies no servirá si no *“remiten los factores negativos que han hecho que esas poblaciones se redujeran”*. Así lo explica: *“si tú pones un caballito producido en cautividad en una zona donde han regresionado los que había porque hay unos factores negativos no vas a conseguir nada”*.

También hay ONG que trabajan con este objetivo como la *“Red de Vigilantes Marinos”*, *“Save Little Big Seahorse”* o el proyecto *“Cavallets de mar balears”*. Planas, ante los numerosos proyectos que abordan este asunto, considera prioritario *“aunar esfuerzos entre todos los pequeños proyectos (para) que podamos trabajar los científicos con las distintas ONG”*.

En ese sentido, ha incidido en la colaboración para abordar más puntos de la costa española: *“nosotros no podemos trabajar a nivel de todo el litoral español, lo que tenemos que hacer es aglutinar esfuerzos con entidades que trabajen*

en distintas zonas y poner unos objetivos comunes”.

SOLUCIONES

Ante la abundante pérdida de las praderas, una de las propuestas es la incorporación de arrecifes artificiales. *“Son estudios que se tendrían que realizar a posteriori y ahí entran en juego muchos factores”*, explica. Por ejemplo, *“habrá que tener en cuenta si son zonas de pesca o no”* para que no hubiese conflicto entre los intereses de pescadores y el desarrollo de los proyectos de protección de los arrecifes. Además, aclara que *“no*

“Tenemos que aglutinar esfuerzos con entidades que trabajen en distintas zonas y poner objetivos comunes”

Proyecto Hippo-DEC

El proyecto Hippo-DEC, realizado a través del Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico, durará alrededor de un año. La investigación contará con la colaboración de otras ONG y de la plataforma de participación ciudadana *“Observadores del Mar”*.

Actualmente, están en proceso de elaborar una página web y ya cuenta con el perfil en la plataforma X (@Hippo_DEC). Entre las actividades, se realizarán talleres didácticos en diez u once zonas distribuidas en todo el litoral para hacer encuestas entre los asistentes. Durante las convocatorias se enseñará a identificar caballitos de mar y a diferenciar las distintas especies. También se fomentará la participación en la plataforma de Observadores del Mar.

vale con instalar ahí unas estructuras determinadas” también será necesario que las instalaciones de arrecifes artificiales sean protegidas.

La protección de las praderas es *“fundamental”* al ser zonas donde se reproducen las especies en estado adulto y donde los pequeños encuentran alimento. También sirven de protección: *“en una pradera de fanerógamas es muy difícil, sino tienes el ojo entrenado, poder ver a los caballitos. Allí para un posible depredador que vaya a alimentarse, va a ser difícil porque el caballito se camufla entre las hojas”*. [M](#)

———— CLARA GONZÁLEZ SALVADOR

PLAN DE FORMACIÓN 2024

Compromiso con los valores



Prácticas de mecánica en el Centro Nacional de Bamio.

El Instituto Social de la Marina tiene entre sus principales cometidos el ser referente en la protección social y promoción de los trabajadores del sector marítimo-pesquero a través de la formación profesional marítima y sanitaria. Para ello desarrolla anualmente un completo plan de cursos que ya está disponible en la página web de la Seguridad Social.

La formación del colectivo de trabajadores del mar es una de las funciones estratégicas del Instituto Social de la Marina (ISM) con las que mantiene y difunde los valores de la institución al colectivo que sirve. Para ello, todos los años aprue-

ba y publica en enero su Plan de Formación en la web de la Seguridad Social, al que los interesados pueden acceder a través del código QR al final del artículo.

La oferta formativa, cofinanciada por el Fondo Social Europeo, se imparte en los Centros Nacio-

nales de Formación del ISM en Bamio (Pontevedra) e Isla Cristina (Huelva), en las direcciones provinciales y locales del organismo, y en instalaciones o centros que se contraten al efecto y se diseñan en función de las necesidades que demanda el propio sector.

Para cursar esta formación es necesario formalizar una solicitud que puede descargarse en la página web de la Seguridad Social o adquirirse en las direcciones provinciales y locales del ISM. Cada solicitante podrá cumplimentar, presentar y mantener vigentes hasta un máximo de cinco solicitudes. Estas se presentarán en cualquiera de las dependencias del organismo, a través del registro de la Sede Electrónica de la Secretaría de Estado de la Seguridad Social o en los de las Administraciones Públicas.

El Plan de Formación 2024 contempla un total de 537 cursos a los que podrán acceder 9.798 alumnos. En el área del Mediterráneo (Alicante, Baleares, Barcelona, Cartagena, Castellón, Madrid, Tarragona y Valencia) se ofertan 3.920 plazas para un total de 218 acciones formativas. Baleares es la dirección provincial que más cursos y plazas oferta.

En el área Sur (Almería, Cádiz, Ceuta, Huelva, Las Palmas, Málaga, Melilla Sevilla y Tenerife) se celebrarán hasta un total de 163 cursos, con un total de 2.819 plazas disponibles. Los cursos a los que podrán acceder 3.059 alumnos. Tenerife es la provincia con mayor número de cursos y plazas para este año.

En el área Norte (A Coruña, Bizkaia, Cantabria, Gijón, Guipuzkoa, Lugo, Vigo y Villagarcía) se contempla la celebración de 156 cursos con un total de 2.819 plazas. Villagarcía es la dirección con más cursos y plazas ofertados.

Por otra parte, los Centros Nacionales de Formación Marítima han programado para 2024 un



Curso de formación en Cambados (Pontevedra).

La oferta total de acciones formativas se acerca a los 800 cursos, con casi 13.000 plazas para 2024

total de 257 cursos, de los que se celebrarán en Bamio 178 y en Isla Cristina, los restantes 79. Por otra parte, las plazas solicitadas por las coordinadoras a los Centros Nacionales de Formación suman un total de 3.232. En Bamio 1.993 plazas y 1.239 en Isla Cristina.

Respecto a las materias a impartir, los cursos que más demanda tienen son las prácticas de formación sanitaria específica inicial; revalidación de la formación básica en seguridad y los tres módulos de formación básica en seguridad y el módulo de primeros auxilios.

En el Centro Nacional de Bamio los más numerosos estarán dirigidos a la obtención del certificado de suficiencia de mariner de puente de la marina mercante (12); el certificado de suficiencia de mariner de máquina de la marina mercante (11) y el curso de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate (11).

En Isla Cristina se celebrarán 9 cursos de prácticas de formación sanitaria específica avanzada y 8 en las modalidades de revalidación de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate no rápidos; búsqueda y salvamento (IAMSAR) y certificado de suficiencia de mariner de máquinas de la marina mercante. [M](#)

ANA DIAZ
TEXTO Y FOTOS





Alumnos en el colegio "Panxón".

75 años de educación para los hijos del mar

El pasado 5 de diciembre el instituto El Picacho celebró el acto conmemorativo de sus 75 años de existencia. Fue el primer colegio destinado a la escolarización de los niños huérfanos de pescadores por accidente en el mar, ubicado en Sanlúcar de Barrameda. Perteneció durante 57 años al Instituto Social de la Marina antes de su transferencia a la Junta de Andalucía en el año 2006.

La historia de los trabajadores del mar se sustenta de la lucha por unas condiciones laborales dignas. A lo largo del siglo pasado, fueron muchas familias las que sufrieron la muerte de sus miembros mientras trabajaban a bordo. Los hijos, huérfanos de aquellos padres que murieron en el mar, tuvieron la oportunidad de estudiar gracias a la movilización social. Uno de los protagonistas de la lucha por el cambio fue Alfredo Saralegui y Casellas.

Las muertes en el mar no fueron situaciones anecdóticas, al contrario, fueron muy frecuentes en las familias que vivían de aquel oficio. Nada podían hacer para cambiar su suerte. Tampoco se contemplaban garantías de seguridad social, indemnizaciones o sistemas de seguridad para evitar accidentes de los trabajadores.

ORIGEN DE LOS COLEGIOS

El peligro que suponía ejercer la labor marítima tuvo un punto de inflexión la madrugada del 12 al 13 de agosto de 1912. Un temporal conocido como 'La Gran Galerna' arrasó la costa vasca, llevándose la vida de más de cien pescadores, en su mayoría de Bermeo. El suceso fue determinante para buscar alternativas a las condiciones laborales del momento.

Esta crisis social provocó la movilización y el asociacionismo de los trabajadores del mar por todo el litoral que conllevó la creación de los primeros "Pósitos de Pescadores" en 1915, a semejanza de los que ya existían en el sector agrario. Este proyecto fue aceptado por el presidente del Instituto de Reformas Sociales, Gumersindo de Azcárate. Los Pósitos se extendieron a diferentes sitios (Vigo, Cartagena o Santa Pola) y de ahí surgieron las actuales "Cofradías de Pescadores". En estas organizaciones se habilitaron secciones de ámbito social, entre ellas, escuelas de orientación marítima.

El 10 de octubre de 1919 el rey Alfonso XIII aprobó el Real Decreto con el que se creó la Caja Central de Crédito Marítimo Pesquero. Tras su expansión y evolución, la institu-



Paseo en piraguas en el colegio "Panxón".

ción cooperativa cambió su naturaleza jurídico-financiera y el 26 de febrero de 1930 pasó a ser el Instituto Social de la Marina. Y fue el 5 de diciembre de 1948 cuando se creó el primer colegio para niños huérfanos de pescadores fallecidos en el mar: "Colegio El Picacho del ISM" en Sanlúcar de Barrameda.

DE GALICIA A CÁDIZ: EL PICACHO

La historia de "El Picacho" es recordada con mucho cariño por quienes han estado entre sus paredes. Sus 75 años, desde la inauguración el 5 de diciembre de 1948, no han sido indiferentes para quienes tuvieron la oportunidad de formar parte de su alumnado. Su nombre original es el Colegio de Nuestra Señora del Pilar y no fue hasta la década de los años 60 cuando se popularizó la denominación actual.

En realidad, fue en el año 1943 cuando se creó la institución en Sanlúcar de Barrameda, adquirida por parte de la Mutualidad de Accidentes del Mar y de Trabajo, dependiente del Instituto Social de la Marina, de Sanlúcar de Barrameda, de unos 20.000 miembros cuotados, para albergar en ella el primer orfanato de esta Obra social.

escolar comenzó con 60 alumnos huérfanos de pescadores.

El curso 1968-69 fue el más importante debido a la multitud de nuevas actividades que se realizaron. Por ejemplo, la creación del periódico escolar "Rondalla", la celebración del "I Festival de la Canción del Guadalquivir" y la inauguración de la residencia de alumnos "Residencia Elcano". Fue en 1972 cuando surgen las "Fiestas Colegiales", antes "Festividad de Santo Tomás de Aquino".





Francisco Corral en el homenaje del 75 aniversario del colegio El Picacho.

Francisco Corral, actual director provincial del ISM en Cádiz, fue director de la escuela desde 1992 hasta 2005, año en el que se transfirió el colegio a la comunidad autónoma. En ese momento, el colegio tenía 600 alumnos, 120 residentes y había clases de educación infantil, primaria y Formación Profesional. Todos los estudiantes eran denominados bajo el nombre de "picacheros" y "picacheras".

Él recuerda con alegría los años en los que estuvo bajo la dirección del colegio donde se han construido "realidades de vida, de familias e historias de los 'picacheros' ". Corral considera que su papel, al igual que el del resto del equipo del colegio, no era solo destinado a la docencia, también era ofrecer un entorno apacible. "Teníamos mucha responsabilidad porque era trabajar con chavales. Primero que no les pasara nada, y que no hubiera ningún accidente. También darles una calidad de enseñanza y un futuro de vida".

Había mucha responsabilidad al trabajar con los alumnos huérfanos del mar

BUENAS EXPERIENCIAS

Agustín González, procedente de Galicia y antiguo alumno del colegio, comparte los mismos sentimientos. Él rememora aquellos años que "partieron de un principio dramático" al fallecer su padre en accidente del mar. "Mi padre era patrón de barco y mi madre quedó viuda a los 27 años con cinco hijos, teniendo el mayor ocho años. En esas circunstancias nuestras capacidades económicas quedaron muy mermadas y los ingresos en casa se igualaron a cero".

La historia de Agustín comenzó cuando el ISM le mandó al Hogar Santa Margarita en A Coruña. Un año después, acompañado de dos de sus hermanos, recorrió alrededor de 1.200 kilómetros desde Ce-deira (Galicia) a Sanlúcar (Cádiz). En ese momento, él tenía 9 años y estaba a mucha distancia de su hogar para "volver a empezar de nuevo".

"Los primeros años fueron duros y no había nadie que pudiese sustituir el cariño de una madre pero después la incertidumbre y el miedo quedaron a un lado. Con el paso del tiempo algo va madurando y lentamente se va sustituyendo por algo que se llama aventura".

Resume su experiencia en "la magia" que había en torno a El Picacho: "Cuando uno se va, sabe que deja algo, pero no sabe el peso que va a tener en sus vidas (...) no hay un día que haya pasado, desde que me fui, que no lo haya pensado".

No olvidar aquel tiempo es la misma sensación de Francisco Corral. Aunque hayan pasado los años desde que dejó la dirección del colegio, rememora su gestión en él con nostalgia. Fue una "satisfacción muy grande" sacar adelante los proyectos y planes del colegio. También se siente orgulloso por el trabajo bien hecho para "que las instalaciones estuviesen mantenidas" y que "las cosas funcionasen bien".

A la experiencia en El Picacho se suma Javier Garat, secretario general de Cepesca, ya que también fue alumno con 7 años desde 1978 a 1979. En este caso, no como huérfano del mar, sino porque vivió en la ciudad antes de trasladarse a Madrid. "Mis dos her-

manos mayores estuvieron antes que yo, somos siete hermanos en total. La verdad es que fue una buena experiencia". Además, valora la institución como "un gran ejemplo de integración de personas que venían de toda España (...) procedentes de otros lugares como Galicia, País Vasco o Asturias".

DE CÁDIZ A GALICIA: PANXÓN

Otra historia de los colegios del ISM es la de Sergio Lema, procedente de A Coruña y también huérfano de trabajador del mar. En este caso, él es un antiguo alumno de El Picacho y del Panxón. Su recorrido comienza de forma diferente: primero en el intento de ser aceptado en la Escuela Náutico Pesquera del Politécnico del Atlántico de Vigo.

Ante la duda decidió ir a El Picacho, donde estudiaban sus dos hermanos mayores y en el que fue alumno durante dos años. Luego asistió a la Escuela Náutico Pesquera de Gijón del ISM. Su experiencia en El Panxón fue de los 10 a los 14 años, periodo que recuerda de "forma positiva". Para él fue "un colegio con medios, que ofrecía una educación de calidad para la época".



Garat en su primera comunión en El Picacho.

Transferencia a las autonomías

La transferencia de los servicios educativos se realizó en el marco del traspaso de determinadas funciones del ISM que pasaron a las distintas comunidades autónomas. Este traspaso de las funciones en materia de educación a las respectivas Consejerías de Educación supuso, en algunos casos, la clausura de algunas instituciones. Otras como El Picacho, siguen abiertas.

A principios del siglo, el ISM contaba con un Programa de Sanidad Marítima en materia formativa en cuatro colegios: Mosteirón (La Coruña), Panxón (Vigo) y El Picacho y Estrella del Mar (Cádiz). Entre los servicios, ofrecían residencias de alumnos, seis escuelas de educación infantil y siete de Formación Profesional Marítimo Pesquera, entre ellas las de Isla Cristina y Bamio.

"Los primeros años fueron duros y no había nadie que pudiese sustituir el cariño de una madre"

Agustín González

Si compara entre la vida en "El Picacho" y el "Panxón", recuerda con más cariño este último "por la edad y la época". Aunque no niega los buenos momentos y el aprecio que le guarda a "El Picacho", lo vivió "como un sitio de paso o un impás en el camino".


Sin embargo, sí valora del colegio gaditano la variedad de personas que procedían de diferentes puntos del país: "conoces otras costumbres, tratas con gente de otros lugares que hablan y comen diferente".

GUARDAMAR DEL SEGURA

José Viudes pasó por el colegio de Guardamar del Segura a los 9

años: "este instituto nos dio la oportunidad de estudiar". Viudes recuerda su historia en Guardamar de forma positiva: "mi experiencia fue la de un niño con muchos amigos y cada uno tenía su problemática". Sin embargo, cuenta la falta de recursos con las que partían los alumnos: "casi todos eramos niños pobres de la posguerra".

En su libro "El Pósito de pescadores. Guardamar (1923-2023) 100 años de cooperativismo" habla del origen de la institución educativa. Su fundación fue en 1923, cuando se hizo el pósito de pescadores y fue en abril de 1924 cuando pusieron en marcha las Enseñanzas Generales.

En definitiva, todas las personas involucradas en la creación de los colegios del ISM trabajaron para que las tragedias a bordo no fuesen un obstáculo para el futuro de las familias. El esfuerzo del ISM ha dado como resultado generaciones de antiguos alumnos agradecidos por la labor hecha. 

CLARA GONZÁLEZ SALVADOR

Jorge Juan

El legado de un marino científico

El Museo Naval de Madrid expone “Jorge Juan. El legado de un marino científico”, hasta el 31 de marzo de 2024 que permanecerá abierta al público. Esta muestra conmemora el 250 aniversario de la muerte del marino, abarcando los principales hitos de su vida y sus contribuciones más destacadas a la historia de la ciencia del siglo XVIII.

La exposición reúne un total de 113 piezas. Junto a las colecciones del Museo Naval, que conforman el núcleo principal, se exhiben 47 piezas procedentes de otras instituciones, entre las que se encuentran la Biblioteca Nacional de España, el Archivo General de Simancas, la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, el Museo Nacional del Prado, el Archivo Histórico Nacional, el Observatorio de París y el Palacio de Gran Maestre de la Orden de Malta. El recorrido se estructura en cinco espacios.

Jorge Juan y Santacilia, (1713-1773), fue un capitán de fragata de la Armada que dejó una importante huella en campos diversos como la política, la economía, la historia, la naturaleza, la geografía y, muy especialmente, en las matemáticas, la astronomía, la construcción y la

enseñanza naval. Su extensa obra le valió en su época el calificativo de “el sabio español”.

Conoceremos los lugares de los primeros años de Jorge Juan, desde su Novelda natal en Alicante,



Jorge Juan, Biblioteca del Museo Naval.



donde obtuvo su primera formación, su paso por la isla de Malta donde ingresó en la Orden de los Caballeros de San Juan, hasta su llegada a Cádiz, para estudiar en la Academia de Guardiamarinas.

Su capacidad y conocimiento pronto le hicieron destacar entre sus compañeros y le valieron su elección para participar en la expedición para la medida del arco del meridiano, a la que se dedica el segundo espacio de la exposición.

Este apartado, el más extenso de la muestra, aborda la iniciativa que puso en marcha la Academia de Ciencias francesa para determinar cuál era la verdadera forma de la tierra. Para aclarar la disputa que enfrentaba a científicos ingleses y franceses se organizaron dos expediciones, una en el polo norte y otra en el ecuador, para medir un

grado del arco terrestre en ambas zonas y poner fin a la controversia.

En esta sala se presenta a los protagonistas de la expedición enviada al ecuador para realizar las mediciones, en la que participaron Jorge Juan y Antonio de Ulloa, que fueron comisionados para acompañar a los científicos franceses que encabezaban la misión. Se muestran también los instrumentos científicos que se utilizaron para realizar las mediciones, la más moderna tecnología de la época, que permitió calcular la medida del arco del meridiano con una precisión sorprendente y comprobar que la tierra era una esfera achatada por los polos. También se abordan los resultados de la expedición, que se dieron a conocer en distintas obras publicadas por sus principales integrantes, y las misiones que en paralelo debieron acometer Jorge Juan y Antonio de Ulloa, que les permitieron conocer en profundidad el sistema de gobierno virreinal, cuyos abusos denunciaron en un informe reser-



Labor de Jorge Juan frente a la construcción naval.

vado que presentaron al regresar a España.

El tercer espacio está dedicado a la labor de Jorge Juan al frente de la construcción naval española. Recién llegado de América, Jorge Juan fue enviado a Londres por el marqués de la Ensenada con el objetivo de conocer y estudiar los métodos ingleses de construcción naval. Las labores de espionaje dieron su fruto y consiguió reclutar decenas de técnicos ingleses que

se incorporaron a los arsenales españoles. La valiosa información recopilada por Jorge Juan permitió mejorar el diseño de los arsenales de Ferrol, Cartagena y La Carraca en San Fernando, provincia de Cádiz, dando lugar a un nuevo modelo de construcción naval conocido como "sistema Jorge Juan".

El cuarto espacio de la exposición es un periodo vertiginoso en la vida del marino, por la gran cantidad de iniciativas que puso en marcha, en la enseñanza, la astronomía, entre otras, llegando a convertirse en consejero y asesor habitual de la corona, que recabó su opinión sobre los más diversos asuntos.

Finaliza la exposición, en el espacio "Últimas obras". Fue nombrado embajador extraordinario en la corte del Sultán de Marruecos para la firma de un tratado de paz y director del Seminario de Nobles.

En 1773, tras años de delicada salud, Jorge Juan murió en Madrid a los 60 años. [M](#)



Espacio dedicado a la expedición para la medida del arco del meridiano.

— JOSÉ MARÍA NÚÑEZ DE CASTRO HERVÁS

SALUD INTESTINAL

La importancia de cuidar nuestro segundo cerebro

La salud intestinal es un término que se utiliza para describir el estado del tracto gastrointestinal, compuesto por el tubo digestivo que comienza en la boca y termina en el recto, e incluye todos los órganos del sistema digestivo, como el esófago, el estómago, el intestino delgado y el intestino grueso que tienen una enorme repercusión en muchos aspectos de nuestra salud y bienestar general.



El sistema digestivo no solo procesa alimentos, sino que también influye significativamente en la salud del resto del cuerpo porque alberga billones de microorganismos (incluidas bacterias y otras formas de vida conocidas como microbiota) que desempeñan un papel fundamental en el mantenimiento de la digestión, el sistema inmunitario, la regulación del peso, e incluso el estado de ánimo y las emociones.

Los científicos dicen que el cuerpo tiene dos cerebros: uno en la cabeza y otro en el intestino. Ambos se desarrollan a partir del mismo tipo de

tejido en la concepción, diferenciándose posteriormente en dos partes, el sistema nervioso central (cerebro y médula espinal) y el sistema nervioso entérico (el intestino) y están controlados por las mismas hormonas y neurotransmisores. En este sentido, el intestino produce aproximadamente el 95% de la serotonina, a menudo denominada la "hormona de la felicidad".

La aparición de los siguientes signos podría considerarse como una señal de la necesidad de prestar una mayor atención a la salud intestinal: cambios en los hábitos intestinales sobre todo si persisten durante cua-

tro semanas o más (estreñimiento y diarrea), malestar estomacal (gases, acidez), mal aliento, cansancio, problemas de sueño, problemas de salud mental como cambios de humor y bajo estado de ánimo, cambios de peso, problemas en la piel (acné, eczema atópico, rosácea), o síntomas más graves como la presencia de sangrado o mucosidad en las heces.

Cómo mejorar tu salud intestinal

Todos nacemos con diferentes grados de salud intestinal heredada; no obstante, los estudios demuestran que el estilo de vida es un mayor determinante de la salud intestinal.

La dieta juega un papel fundamental en la salud intestinal. Así los alimentos ricos en fibra, como frutas, verduras y granos enteros, fomentan un ambiente propicio para las bacterias beneficiosas (microbiota). Es recomendable consumir unos 30 gramos de fibra al día para facilitar la digestión y evitar el estreñimiento, la cual puede proceder de diversas fuentes, como la fruta y la verdura, el pan integral, el arroz integral, la avena y las legumbres.

Existen una serie de alimentos o suplementos conocidos como probióticos que actúan como nutrientes para la microbiota humana, como el ajo, la cebolla, el tomate, los puerros, la zanahoria, la patata, los espárragos, la alcachofa, los cereales y las legumbres.

Reducir los alimentos grasos (comida para llevar y alimentos fritos) también contribuirá a mejorar la digestión, ya que pueden provocar dolor de estómago, indigestión y acidez. Se debe procurar asar o co-



cinar la carne y el pescado en lugar de freírlos.

Se presta mucha atención a los alimentos probióticos y a su efecto en la salud intestinal o suplementos que tienen microorganismos vivos y su objetivo es mantener o mejorar las bacterias “buenas” de tu cuerpo.

Los probióticos se encuentran de forma natural en alimentos de todos los días como lácteos y vegetales fermentados, productos cárnicos y pescados fermentados y bebidas alcohólicas artesanales. Entre ellos podemos citar: el yogur, la col fermentada, el kéfir (una bebida láctea fermentada), la soja fermentada (tempeh), el miso, determinadas frutas (manzana, naranja, piña, fresa, arándanos), la kombucha (bebida fermentada a partir del té negro), los pepinillos y aceitunas encurtidas, el pan de masa madre, el chocolate negro y determinados frutos secos (almendras, pistachos).

También existen suplementos probióticos, que pueden ser una forma eficaz de aumentar las bacterias beneficiosas, pero no todos los probióticos son iguales, ni las distintas cepas de bacterias son apropiadas para las diferentes necesidades.

Lo importante no es solo lo que comemos, sino cómo lo comemos,

es decir nuestros hábitos alimenticios. No se debe comer mientras se camina, hay que intentar sentarse en una mesa cuando se come, tomarse su tiempo y masticar despacio, sin saltarse las comidas, comiendo a horas regulares, dejando un par de horas después de comer para acostarse para que la comida tenga tiempo de digerirse y beber mucha agua a lo largo del día.

Además de la alimentación, otros factores influyen en la salud intestinal. El estrés crónico y el uso excesivo de antibióticos pueden alterar el equilibrio bacteriano o afectar a la velocidad de la digestión. Cuando la digestión se ralentiza, la hinchazón, el estreñimiento y el dolor de estómago pueden ser un problema, mientras que, si la digestión se acelera, puede causar diarrea.

Tomar medidas para reducir el estrés (como practicar ejercicio con frecuencia y dedicar tiempo a cosas agradables) y mantener un horario de comidas relajado ayudará a mantener un intestino bien equilibrado. Otras medidas útiles son evitar fumar y reducir el consumo de alcohol. [M](#)

————— Purificación Vega

Médico de Sanidad Marítima

Risotto de langostino austral y lechuga de mar

 PARA 4 PERSONAS

INGREDIENTES

Para el fumet

- 1 trozo de cebolla
- 1 trozo de zanahoria
- 4 granos de pimienta negra
- 1 hoja de laurel
- Las cabezas y las cascaras de los langostinos
- 1,5 litros de agua

Para el risotto

- 8 langostinos australes del nº1 (previamente pelados)
- 10 gr de lechuga de mar deshidratada
- 200 gr de arroz redondo
- Un trozo de puerro picado finamente
- 1 tomate pelado y picado
- 3 dientes de ajo picados
- 60 gr de calabacín pelado y picado
- Un chorrito de aceite de oliva
- Sal
- Queso rallado parmesano
-



PREPARACIÓN

■ Paso 1

Preparar el fumet. Salteamos las cabezas de los langostinos a fuego fuerte para potenciar el sabor y las ponemos en una olla junto con la cebolla, la zanahoria, la pimienta negra, el laurel y las cascaras de langostinos. Hervir durante ½ hora.

■ Paso 2

Preparar el risotto. Hacemos un sofrito con el puerro, los ajos, el calabacín, el tomate y el aceite. Mientras ponemos la lechuga de mar a hidratar en agua durante 10 minutos. Troceamos 4 langostinos y se los añadimos al sofrito, luego añadimos el arroz, so-

freímos un poquito todo, y vamos añadiendo un poco de fumet, sin dejar de remover durante todo el proceso. Cuando el arroz absorba ese caldo añadimos otro poco, así las veces que necesite, y seguimos removiendo para que el arroz vaya ligando. Añadimos sal y la lechuga de mar y terminamos mezclando el parmesano rallado. Aparte, marcamos y cocinamos en una sartén o plancha los 4 langostinos restantes que usaremos para la decoración.

■ Paso 3

Presentación y servicio.

Servir caliente y cremoso decorando con el langostino que planchamos sobre el arroz. Se le puede dar un poco de brillo con un chorrito de aceite de oliva por encima.

• Valoración Nutricional •

El plato de este mes nos aporta entre 270 y 320 kcal por comensal. Puede considerarse un buen segundo plato en un menú, pero debemos prestar especial atención a las peculiaridades de su elaboración.

ALTO CONTENIDO EN COLESTEROL. La carne blanca del langostino aporta proteínas, es baja en calorías, pero tiene un alto contenido en colesterol. Contiene minerales como yodo, fósforo, selenio y calcio; y vitaminas B12 y B3. En cuanto al uso de las cabezas de los crustáceos en general, para cocinar o consumir directamente, debe hacerse con moderación debido al contenido de sustancias tóxicas y metales pesados que pueden contener, especialmente de cadmio, que tiende a acumularse en riñones e hígado. Deben evitar su consumo especialmente niños y embarazadas.

VITAMINAS. La cebolla tiene un gran contenido en agua y aporta flavonoides, que pueden prevenir el riesgo cardiovascular. La zanahoria, por su parte, contiene fibra, vitamina A y carotenoides. Contiene gran cantidad de hidratos de carbono y fibra soluble e insoluble. Lo más destacable es su contenido en vitamina A, concretamente carotenoides con actividad provitamínica A, que ayudan al buen funcionamiento de la retina, especialmente para la visión nocturna o con poca luz y para el buen estado de la piel y mucosas. El mayor componente del puerro es el agua y tiene bajo contenido en hidratos de carbono por lo que tiene un escaso aporte calórico, también es fuente de fibra, folatos y vitamina C; y contiene hierro, potasio, fósforo y yodo. El tomate, al utilizarlo pelado, pierde parte de su aporte en fibra. Contiene carotenoides y vitamina C y minerales como el potasio. Al ajo se le atribuye efecto antiséptico, antiinflamatorio, bactericida, antiviral, antifúngico y antiparasitario



intestinal, cuyas propiedades se basan en sus componentes sulfurados. Contiene yodo, fósforo, potasio y vitaminas como tiamina, vitamina B6 y C. Por último, el calabacín, tiene muy bajo contenido calórico. Cubre las necesidades de vitamina C y potasio. La presencia de mucílagos ayuda a la digestión, a su vez tiene algo de efecto laxante, lo que ayuda con problemas digestivos y con el estreñimiento.

50 VECES MÁS HIERRO. La lechuga de mar tiene gran contenido en hierro, cincuenta veces más que las espinacas. Es rica en proteínas, hidratos de carbono, fibra, sodio, calcio, yodo y magnesio; vitaminas A, B, ácido fólico y vitaminas C y E. Posee potentes propiedades antibacterianas, antifúngicas, antiinflamatorias, antivirales, antioxidantes, anticancerígenas, antidiabéticas y antiprotozoarias.

PROTEÍNAS. El arroz tiene gran contenido en proteínas, hidratos de carbono complejos y fibra. La mayor parte de los hidratos de carbono del arroz son almidón, concretamente amilosa y amilopectina. El aporte de proteínas confiere, también, cantidades notables de tiamina o vitamina B1, riboflavina o vitamina B2 y niacina o vitamina B3, y minerales como calcio, hierro, magnesio, potasio y fósforo. Debemos recordar que siempre consideramos mejor utilizar estos alimentos en su presentación integral ya que, con su refinamiento y pulido, se pierde gran cantidad de minerales y vitaminas del grupo B.

• 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).

La pesca en Galicia y su evolución a partir del año 1961



Características referidas a fechas muy próximas o posteriores al año de 1961:

- Aparición en España de los pesqueros congeladores y extensión de nuestras pesquerías, y principalmente de las gallegas, en el hemisferio Sur, con entrada del océano Índico en esta extensión.

(...) - Sustitución total del carbón

como fuente de energía, ocupando su lugar los derivados del petróleo. Por tanto desaparición total de la máquina de vapor.

- Alto perfeccionamiento de los aparatos de navegación, detección y telecomunicación. (...)

En el año 1961 (...) la Administración española se encontró con que comenzaba a disponer de

recursos más abundantes. Esto le permitía destinar al desarrollo de la flota pesquera cifras de dinero hasta entonces desconocidas en nuestro país (...).

Para ello se promulgó la Ley de diciembre de 1961 que aspiraba a dotar a la mesa de los españoles con mayor cantidad de proteínas a bajo precio.

(...) Galicia, la mayor productora de pescados y mariscos, con la región Canaria, que aún la sigue, es la que a más bajo precio vende sus productos pesqueros y, probablemente, la que menos provecho obtiene de ellos. (...) la región Gallega y la Cantábrica, pueden ya ofrecer ejemplos de pequeños puertos de pescadores cuyo bienestar descansa en la simple tecnología de unos anzuelos calados en los mares inmediatos. Puede que el porvenir pesquero se encuentre allí.

DOMINGO QUIROGA

Marinero salvado por un helicóptero

PALMA DE MALLORCA. Un marinero holandés afectado de perforación intestinal ha salvado su vida gracias a la intervención de los Servicios de Salvamento y Rescate (SAR) de Palma de Mallorca.(...)

El buque holandés "Cornelia B-4", en ruta de Viareggio a Liverpool, lanzó una llamada de socorro en favor

de su maquinista, Jaiobus Dubelstein, de treinta y un años, natural de La Haya, que se hallaba aquejado de perforación intestinal y necesitaba, en plazo de pocas horas, una intervención quirúrgica. (...) Inmediatamente, salieron un hidroavión y un helicóptero. El primero localizó al buque holandés al Noreste de Mahón,

y el helicóptero, en medio de un violento temporal, pudo izar al maquinista y trasladarlo a una clínica de Palma, donde fue intervenido quirúrgicamente y logró salvar así su vida.

Con ello, el SAR de Palma de Mallorca se ha apuntado un salvamento más en su ya largo historial de humanitarias intervenciones.

Ayuda aérea a los petroleros



Como la crisis de energía parece alargarse, el bienestar de los tripulantes de los petroleros gigantes ha redoblado su importancia.

El trabajo de estos marinos es mantener el ritmo de vida en la mecanizada civilización del Oeste, extendiéndose -cerrado el Canal de Suez- desde el golfo Pérsico, rodeando África, hasta Europa y América, donde fábricas, casas y vehículos, esperan el precioso cargamento.

Cada gota de petróleo vale su peso en oro y debe de hacerse llegar con la máxima rapidez a su sediento destino. La urgencia de su misión hace que los superpetroleros estén casi constantemente en el mar (...).

Los helicópteros Courtline tienen la tarea de atender a las ne-

cesidades físicas y materiales a las escuadras de petroleros que pasan ante el cabo.

Ellos llevan alimentos frescos, caprichos, chucherías, correo, etcétera, sobrevolando los diferentes buques dejan caer su carga y después vuelven a la playa sin pérdida de tiempo. Algunas veces llevan también un médico que atienda alguna emergencia, y si es necesario transportan al paciente para que se le trate en algún hospital del continente.

El director general de Courtline, David Todd, señala otra ventaja más de su servicio: al cuidar de los grandes petroleros en el mar, disminuye la contaminación de las playas y añade: "Los marinos de estos buques merecen cualquier cosa que pidan".

"ARRISCADO", PRIMER BACALADERO DE UNA SERIE ENCARGADA POR PEBSA

Hoy llegó a La Coruña el bacaladero "Arriscado", primer barco de una serie de seis que la factoría Pebsa tienen encargados a unos astilleros asturianos. (...)

El buque es factoría con una producción diaria de 24 toneladas de congelado, 10 toneladas de harina de pescado y 800 kilos de aceite de hígado de bacalao. (...)

A bordo, y automáticamente, se filetea, despelleja, abre, lava y seca las especies capturadas. (...)

BIDONES CON SUSTANCIAS PELIGROSAS, A LA DERIVA

BILBAO. Aproximadamente 1.500 bidones de peróxido de carbono y 112 bidones -petaca con cloroformo- se encuentran flotando esparcidos por el Cantábrico desde el pasado 5 de enero, cuando el buque argentino "Marlinda" perdió parte de su carga almacenada en cubierta. La pérdida de los bidones tuvo lugar en medio de un violento vendaval de viento y lluvia, y cuando el "Marlinda" procedía al rescate de los marineros de un buque de bandera de Oriente Medio que se hallaba a la deriva. Escasos bidones pudieron ser recuperados y ha sido esta la razón por la que la comandancia de marina cursó hace unos días un llamamiento (...).

El peróxido de carbono y el cloroformo son sustancias peligrosas, debido a su alto grado de combustibilidad y al veneno que contienen.



NACIONAL

Más espacios protegidos

El Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico ha aprobado la incorporación de seis nuevos espacios marinos protegidos al listado de los enclaves de la Red Natura 2000. Fue el pasado 30 de diciembre cuando quedó publicado en el Boletín Oficial del Estado y supone el aumento del 12,3% al 21% de la superficie marina protegida.



“Las Abuelas”, montañas submarinas al suroeste de las Islas Canarias.

La ampliación del número de espacios del catálogo de la Red Natura 2000 parte del análisis realizado en el marco del proyecto “Life Intemares”. Los resultados de dicho análisis han traído consigo el aumento del número de Lugares de Importancia Comunitaria (LIC), que posteriormente son Zonas Especiales de Conservación (ZEC), y la ampliación de las Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA).

España cuenta actualmente con 9.3 millones de hectáreas de áreas protegidas. Un 21% que se acerca al objetivo del 30% del territorio marino protegido antes de 2030. Este propósito fue fijado en el “Convenio de Diversidad Biológica” y plasmado en el “Plan Estratégico

estatal del patrimonio natural de la biodiversidad 2030”.

Las áreas protegidas se distribuyen en tres regiones marinas. La región mediterránea abarca el “Canal de Ibiza”, donde tiene especial relevancia el enclave del monte submarino Stone Sponge Seamount. También el “Espacio Marino de los Cañones de Alicante”, en el que hay presencia de corales blancos, bosques de gorgonias y corales negros.

En la Islas Canarias quedan designados los “Montes submarinos del suroeste de Canarias” y los “Montes submarinos del noreste de Canarias”, conformados por montañas y bancos submarinos de origen volcánico. En la región marina del Atlántico se localiza el “Espacio Marino de Jaizkibel-Capbreton”,

perteneciente a la costa vasca. En este último, destaca la presencia de algas rojas y pardas, arrecifes de poliquetos y formaciones rocosas con esponjas y cnidarios. También el “Área occidental del Estrecho de Gibraltar”, que cuenta con una gran diversidad biológica.

Además, se declaran dos zonas de especial protección para las aves. En el noroeste peninsular se constituye el corredor migratorio de la costa central asturiana y el suroeste de Galicia, surgiendo el importante “Corredor migratorio galaico-cantábrico occidental”.

También se amplía la línea de costa de la ZEPA marina del “Espacio marino del Baix Llobregat”. **M**

———— CLARA GONZÁLEZ SALVADOR



GALICIA

Tres nuevas zonas de libre marisqueo



Mariscadores en Rías Baixas, Arousa

El Diario Oficial de Galicia (DOG) publicó la Orden de 21 de diciembre de 2023, por la que se aprueba el Plan general de explotación marisquera para el trienio 2024-2026.

Se trata del segundo plan con vigencia trianual, tras la aprobación del Decreto 153/2019, de 21 de noviembre, por el que se regula el régimen de conservación y explotación de los recursos marisqueros y de las algas.

Se aprobaron un total de 92 planes de gestión de los que 46 corresponden a las autorizaciones administrativas; y los otros 46 son planes específicos para las zonas de libre marisqueo.

Por provincias, se aprueban 45 planes en la provincia de A Coruña, 3 en la de Lugo y 47 en Pontevedra.

Estos planes de gestión contemplan objetivos biológicos, ecológicos, económicos y sociales a tres

años, niveles de referencia e indicadores, así como estrategias de actuación, que atienden al uso sostenible y a largo plazo de los recursos marisqueros.

Dentro de los objetivos ecológicos cabe destacar la participación de las personas que trabajan como mariscadores, en actividades relacionadas con la protección de la biodiversidad y de los ecosistemas marinos.

Una de las principales novedades que incluye la orden para el próximo trienio es que los bancos de Lomos del Ulla, Bohído y Cabío, hasta ahora sujetos a plan de gestión, pasarán a incorporarse a las zonas de libre marisqueo.

También se recoge que, en el primer trimestre del año, entre el 2 de enero y el 31 de marzo, se desarrollará una veda extraordinaria por causa de fuerza mayor en estos tres bancos para proteger los stocks de reclutas y pre-reclutas de bivalvos, así como los reproductores presentes en estas áreas de cultivo de moluscos.

Las medidas de gestión podrán ser objeto de reajustes tras el impacto el pasado otoño de los temporales y precipitaciones intensas, que provocaron episodios de salinidades bajas y mortalidades en moluscos.

La Xunta de Galicia acaba de anunciar que ofrecerá al sector marisqueero ayudas por valor de 4 millones de euros tras la caída de la producción y la mala campaña navideña, cantidad a la que se sumarán otros 10 millones por parada temporal. [M](#)

— JOSÉ MARÍA NÚÑEZ DE CASTRO HERVÁS

Asistencias en el Esperanza del Mar

El pasado 13 de enero el buque hospital Esperanza del Mar asistió al arrastrero de la armadora Pesca Baqueiro, en la zona Gran Sol, cerca de la costa irlandesa. Se atendió a un tripulante accidentado con traumatismo en una pierna. El marineró quedó ingresado durante un día y una vez atendido fue devuelto a su embarcación.

El 18 de enero, a 120 millas de Irlanda también se asistió a otro trabajador del pesquero L'Espoir II por problemas respiratorios, tras atenderle se gestionó su evacuación a un centro hospitalario de Casteltownbere. Por otra parte, desde el pasado octubre la tripulación del Esperanza del Mar está desarrollando un plan



de formación sobre "Gestión emocional y resolución de conflictos", impartido por la Universidad Camilo José Cela a través de sesiones periódicas por videoconferencias en directo durante las travesías y sesiones presenciales a su llegada

a puerto para poner en práctica lo aprendido. Una experiencia formativa a iniciativa del ISM muy bien recibida por los tripulantes que les permitirá gestionar mejor sus emociones tanto durante su actividad profesional como personal.

Absuelto el Playa de Ril



En 2022, el gobierno portugués abrió un expediente sancionador contra el palangrero de Burela Playa de Ril y contra su patrón por la pesca ilegal de 12.231 kg de marrajo dientuso procedente del Atlántico Sur. A primeros de año, la justicia lusa archivaba el proceso sancionador y absolvía a ambos. La sentencia considera que la conducta del patrón y del palangrero "no pueden considerarse negligentes ni ilícitas", y que la confusión se genera por

las diferencias en la aplicación de las normas entre España y Portugal, ya que el Playa de Ril disponía de autorización para la captura y comercialización de marrajo.

El TJUE avala las cuotas

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) avala la gestión y negociación pesquera que se realiza anualmente entre la Comisión Europea y los Estados miembros en la Política Pesquera Común. Este reparto fue puesto en duda por la asociación medioambientalista irlandesa Friends of the Irish Environment, en un recurso interpuesto en 2020 bajo el argumento de que los TAC y Cuotas que se fijaron estaban por encima de las recomendaciones científicas. La sentencia reconoce que el Consejo actuó acorde a sus prerrogativas y de una

manera adecuada conjugando la conservación de los recursos marinos con los intereses de la actividad pesquera.

Mares circulares



En su VI edición, los premios Mares Circulares han recaído en el proyecto de investigación 'OZEONIC', del investigador de la Universidad Autónoma de Madrid, José Manuel Maroto, y en la empresa valenciana Economía Circular REACT. Dos iniciativas centradas en reutilización y reciclado de plásti-

cos para frenar la contaminación de los mares. Esta iniciativa está impulsada entre otros por Coca Cola, la Secretaría General de Pesca o la asociación Chelonia. Cada uno de los proyectos recibirá 10.000 euros.

Suben los extranjeros

El total de ocupados extranjeros en España superó los 2,7 millones el pasado mes de diciembre, un 8,5% más que en 2022. Los trabajadores no nacionales suponen el 13% del total de cotizantes a la Seguridad Social. Se trata del nivel más alto de afiliados extranjeros de la serie histórica desestacionalizada. De ellos, 4.214 pertenecen al Régimen Especial del Mar. Por comunidades autónomas, Galicia tiene dados de alta 1.532 extranjeros, en segundo lugar figura Islas Canarias con 569, Cataluña y Comunidad Valencia le siguen con 492 y 408 respectivamente.

Caen las matriculaciones

El mercado náutico cierra 2023 con 5.976 matriculaciones en las embarcaciones de recreo, un descenso que afecta a todos los segmentos menos a las motos de agua, que crecen más de un 50%, aunque se espera que en 2024 esta tendencia descendente también les afecte. El grupo de embarcaciones de hasta 6m de eslora y los barcos entre 12 y 16m también cierran en positivo, con crecimientos de las matriculaciones del 7,5% y 1,3%, respectivamente. Por provincias, Andalucía, Cataluña e Illes Balears son las autonomías con mayor actividad náutica, como novedad irrumpe Islas Canarias que ha visto crecer en un 50% sus matriculaciones, según el informe anual de ANEN.

Todos contratados

Todos los marineros senegaleses formados por la Dirección Provincial de Huelva el pasado otoño, bajo la figura del arraigo por formación (ver MAR 639) ya están trabajando. Del grupo de 16, uno se ha quedado en la provincia, otro ha sido contratado en Girona y el resto en Islas Canarias. La asociación de ayuda al inmigrante Asnuci prepara ya a otro grupo para mediante esta figura poder regularizar su situación.

Cruz Roja también ha mostrado su interés en este proyecto colaborativo y prepara diferentes grupos que cumplan los requisitos: ser marineros o pescadores en sus países de



origen, hablar español, saber nadar y que lleven al menos dos años residiendo ilegalmente en España. El formato se replicará en breve en las comunidades de Canarias, Cataluña y Valencia, donde ha despertado gran interés y hay demanda de trabajadores para el sector pesquero.

Dirección de Bamio

El pasado 3 de enero Isabel Costas Romay tomó posesión como nueva directora gerente del Centro Nacional de Formación de Bamio. Isabel Costas pertenece al Cuerpo de Gestión de la

Administración General del Estado y hasta su nombramiento prestaba servicio en la Capitanía Marítima de Vigo. Además, es licenciada en Ciencias Políticas y de la Administración Pública y cursa cuarto de Derecho

Con el inicio del año estrenamos calendario. Todas las imágenes corresponden a los ganadores del primer concurso de fotografía convocado por el ISM. Este año el tema central era los trabajos en el mar de los buzos profesionales.



La colimba de los leones

“En esta novela aparecen también muchos barcos y puedo asegurar que existieron todos ellos.”

Arturo Ruiz-Falcó es ingeniero naval jubilado, un gran apasionado del mar, de los barcos y de todo lo que acontece en su entorno. Con su velero de once metros, *Prinzola*, ha navegado 10.000 millas por las costas de la Península Ibérica y del norte de África.

Arturo ha pasado de escribir únicamente textos profesionales, artículos y libros técnicos, a literatura histórica de ficción, siendo “La colimba de los leones” su primera novela, que ha publicado a sus 68 años.

El argumento trata de Joaquín Velasco, un joven teniente de corbeta de la Armada Argentina, que hace escala con el buque *ARA Almirante Brown* en Cádiz durante una visita de cortesía y en apoyo de la Gira del Arco Iris que realizara Eva Perón en 1947.

Joaquín se enamora de Rosario Moreda, una gaditana con la que se casa y tienen cuatro hijos. El matrimonio vive los acontecimientos políticos en Argentina hasta la vuelta de la democracia. A través de su familia española,

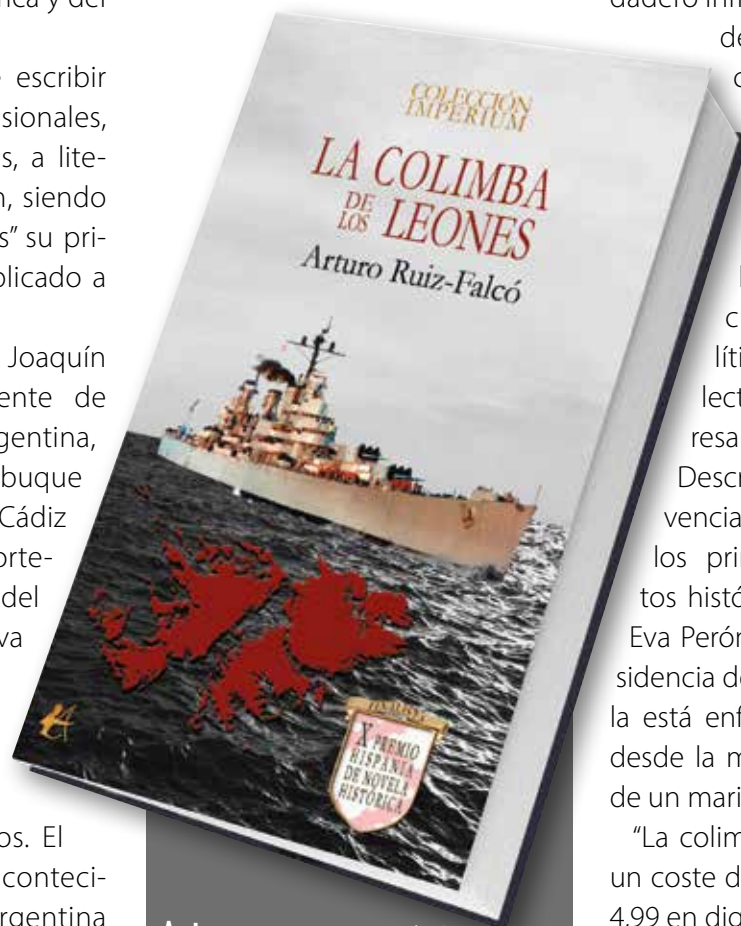
también son espectadores de la evolución de la situación política de la España de aquellos años. A lo largo de sus vidas, se verán atrapados por el terrorismo montonero, la represión y los crímenes de la Junta Militar.

La Guerra de Malvinas con toda su dureza y crueldad, está ampliamente narrada, junto con las consecuencias por las relaciones de parentesco entre los Velasco y una familia de marinos ingleses.

“El barco se convirtió en un verdadero infierno y tras cuatro horas de lucha desesperada, el comandante dio la orden de abandono”

El protagonista representa a la clase media argentina, que ha sufrido las consecuencias del devenir político. El autor trasmite al lector una visión histórica, resaltando el aspecto naval. Describe como fueron las vivencias de los personajes en los principales acontecimientos históricos desde la visita de Eva Perón a Europa hasta la presidencia de Alfonsín. Toda la novela está enfocada, prioritariamente desde la mar, a través de los ojos de un marino.

“La colimba de los leones” tiene un coste de 18 € en tapa blanda y 4,99 en digital. [M](#)



Autor: Arturo Ruiz-Falcó
Edita: Adarve

— JOSÉ MARÍA NÚÑEZ DE CASTRO HERVÁS

LA PROTECCIÓN POR CESE DE ACTIVIDAD EN EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL MAR



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL
Y MIGRACIONES

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL
Y PENSIONES



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA



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