

MAR

Nº 645

MAYO 2024

ENTREVISTA

Hablamos de Seguridad Social en el mar con la ministra Elma Saiz

ESPECIAL

Lo que se juega el sector en las próximas elecciones europeas

MEDIOAMBIENTE

Barcelona celebró la Conferencia Mundial de los Océanos



REVISTA MAR

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

TENEMOS PÁGINA WEB
AHORA MÁS CERCA DE TI



En nuestras manos



El futuro del planeta está en nuestras manos. Lo que hacemos influye en la naturaleza y cuidar a los océanos es cuidar a la Tierra. Cerca del 70% de la superficie es agua. El mar y los océanos absorben el 30% de las emisiones de CO₂ emitidas en nuestros quehaceres diarios, provocando consecuencias como el cambio climático.

Los científicos aseguran que no hay que alarmarse, pero sí que debemos preocuparnos y, aún más, ocuparnos por lo que sucede en nuestro entorno. Temperaturas extremas, olas de calor, sequía persistente, incendios, lluvias torrenciales e inundaciones, ralentización de las corrientes termohalinas, fusión de los casquetes polares o derretimiento de los glaciares son fenómenos que no pueden dejarnos indiferentes.

El Centro de Convenciones Internacional de Barcelona reunió en mayo a líderes políticos,

legisladores y representantes de los sectores marítimos, universidades, ONG's, empresas y sociedad civil para analizar los elementos que la ciencia nos ofrece para salvaguardar la salud y el futuro de nuestros mares.

La contaminación, los plásticos, el impacto del tráfico marítimo, la preservación de especies y ecosistemas, el papel del océano en la regulación del clima y la absorción de CO₂ han sido algunos de los temas abordados en el encuentro.

Los 1.500 participantes abordaron los objetivos fijados por la ONU para la Década de los Océanos. Sus conclusiones, aunque no vinculantes, deben servir a los gobernantes para la toma de decisiones. La ciencia es imprescindible para el futuro del planeta. Interpretar adecuadamente los datos de los científicos nos ayudará a proteger la Tierra y a quienes vivimos en ella. Por ello, escuchémosles.



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

645. Mayo 2024



Foto de portada: Brújula. Getty images



Entrevista

La ministra de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, Elma Saiz, habla por primera vez con la revista MAR. PÁGINA 6

Especial Europa



Elecciones 2024. Los europeos tenemos una cita con las urnas el 9 de junio. Analizamos las propuestas que votaremos para el sector pesquero. **PÁGINA 12**

Medioambiente

Ciencia. Barcelona organizó la Conferencia de la Década de los Océanos donde los científicos expresaron su preocupación por el cambio climático. **PÁGINA 20**



ISM



Reunión de directores. El equipo directivo de la Entidad se reunió en Santander para analizar los temas de gestión del organismo. [PÁGINA 24](#)

PERTE Mar-Industria



Anfaco. Roberto Alonso valora el PERTE concedido al complejo mar-industria con Fondos Next Generation. [PÁGINA 32](#)

Puertos



Controladores. Viajamos a Valencia para conocer cómo se regula el tráfico marítimo desde su puerto. [PÁGINA 42](#)

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.

Y además:

30 Reconocimiento.

La aplicación "ISM en tu bolsillo" recibe en Oporto el premio a las buenas prácticas concedido por la Asociación Internacional de Seguridad Social.

34 Sector Naval.

La falta de ingenieros, los problemas actuales del transporte marítimo y la innovación tecnológica fueron analizados en el 63º Congreso Internacional de Ingeniería Naval.

46 Investigación.

La Fundación Valencia Port participa en el proyecto europeo MOSES que desarrolla un sistema de atraque y maniobra autónomo.

50 Arqueología submarina.

Felipe Cerezo, investigador arqueológico de la Universidad de Cádiz, detalla su experiencia estudiando la historia sumergida en nuestras costas.

54 Cultura marinera.

Celebramos el Día Internacional del Museo en Palamós para conocer el patrimonio marítimo-pesquero de la Costa Brava.

56 Páginas médicas.

Un golpe en la cabeza puede tener serias consecuencias. En este número aprendemos a actuar ante una conmoción cerebral.

58 Cocina a bordo.

Esta primavera apetece algo sabroso y colorido. ¿Qué tal un timbal agridulce de vegetales y piña?

Síguenos en:



RevistaMAR.ISM



@ISMrevistamar



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

Descárgala en tu smartphone



Elma Saiz

MINISTRA DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL Y MIGRACIONES

“Los datos de afiliación prueban que estamos haciendo las cosas bien”



Conversamos con Elma Saiz, la actual ministra de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones. Llegó al cargo en 2023 desde su Navarra natal donde se licenció en Derecho, especializándose en asesoría fiscal. Antes de trasladarse a Madrid era la consejera de Economía y Hacienda y portavoz del Gobierno en Navarra.

La economía española resistió la pandemia saliendo de la crisis mejor que otros países de nuestro entorno. Los últimos datos de afiliación demuestran un estado de salud óptimo. ¿Qué hemos hecho bien y cuáles son las previsiones y retos a medio/largo plazo para seguir así?

Hemos superado los 21 millones de afiliados a la Seguridad Social. Son 21 millones de nóminas de mujeres, jóvenes y personas que perdieron el empleo durante la pandemia y hoy pueden hacer frente al día a día. Es la prueba de que hemos hecho y aún estamos haciendo las cosas bien. La reforma de las pensiones, la reforma laboral o la subida del Salario Mínimo Interprofesional, están marcando un cambio estructural en nuestro mercado de trabajo -más empleo y de calidad- que es, al mismo tiempo, la mejor garantía de nuestro sistema de pensiones, ahora y en el futuro. Unas cifras que son el mejor indicativo de que debemos seguir en la misma senda y continuar con el despliegue de todas las medidas puestas en marcha.

Tenemos un compromiso irrenunciable con la justicia social y los ciudadanos y ciudadanas de nuestro país perciben un claro mensaje de confianza y esperanza.

La denominada “hucha de las pensiones” ¿goza también de buena salud? ¿Podemos decir que el Sistema está saneado?

Hemos recuperado el Fondo de Reserva, como nos recomendaba el Pacto de Toledo. Esto es, sin duda, una importante ayuda para resol-



Elma Saiz durante una comparecencia en el Congreso de los Diputados.

“Debemos seguir en la misma senda y continuar el despliegue de las medidas puestas en marcha”

ver los desequilibrios coyunturales entre los ingresos y los gastos de la Seguridad Social, como señala la Recomendación 9. Una recuperación que es una realidad, ya que la “hucha de las pensiones” acumula ya 6.000 millones de euros que nos llevará, al finalizar este año, a una cuantía aproximada de 9.000 millones. Previsiblemente, cuando acabe la legislatura en 2027, el fondo dispondrá de 25.000 millones de euros.

Aboga por la negociación en el marco del Pacto de Toledo. ¿Ve buena disposición política para llegar a acuerdos?

El contexto político es complejo y hay mucho ruido, pero debo decir que el ambiente en la Comisión del Pacto de Toledo me sorprendió muy gratamente. En mi comparecencia percibí no solo cortesía parlamentaria, que se echa tanto de menos en algunas ocasiones, sino también talante negociador. La decisión de alejar nuestro sistema de





El equipo directivo del ISM se reunió recientemente con la ministra de Inclusión y el secretario de Estado de Seguridad Social.

pensiones de los vaivenes electorales y de los cambios de gobierno es posiblemente una de las decisiones más acertadas que se han tomado en democracia.

El presidente de la patronal ha sugerido que los trabajadores deberíamos recibir la nómina mensual completa y pagarnos las cotizaciones a la Seguridad Social para saber exactamente cuál es el coste real de los salarios. ¿Qué le parecen estas declaraciones?

El coste laboral viene perfectamente reflejado en la nómina. Consta tanto la aportación de la cuota obrera como la aportación a las contingencias comunes, también a la formación, al desempleo y también viene desglosado en la nómina la parte del IRPF. Quiero pensar que esas declaraciones quieren fomentar el conocimiento fiscal de los trabajadores, con lo que coincido absolu-

Al finalizar la legislatura el Fondo de Reserva dispondrá previsiblemente de 25.000 millones de euros

tamente, y no son una llamada a la insolidaridad, porque la información ya la tenemos.

Debemos valorar la importancia de esas contribuciones empresariales y trabajadoras al sostenimiento del sistema público de protección social.

¿Cómo afronta la Seguridad Social el reto de la jubilación de los "baby-boomers"?

La llegada de la generación del "baby

boom" a la edad de retiro presenta desde diferentes perspectivas numerosos e importantes desafíos para un desarrollo económico sostenible y justo. Reconocer las contribuciones de todas las edades es indispensable para promover la igualdad de oportunidades, combatir la discriminación por edad y crear entornos más justos e inclusivos. Cierto es que queda mucho por hacer ante este desafío.

Sin embargo, quiero lanzar un mensaje de confianza. Y lo hago desde la buena perspectiva que nos ofrecen los últimos datos de jubilación voluntaria demorada. Con la reforma de las pensiones, hemos preparado nuestro sistema para resistir las tensiones adicionales, como la puesta en marcha del Mecanismo de Equidad Intergeneracional.

Los jubilados españoles ven revalorizadas sus pensiones mientras que a los jóvenes les cuesta entrar en el Sistema, pese a que se ha con-



seguido que las prácticas también coticen. ¿Existe desequilibrio generacional?

No. Revalorizar las pensiones es una cuestión de justicia social y nuestra obligación. Las pensiones tienen que ser suficientes. La crisis inflacionista provocada por la guerra de Ucrania ha demostrado que revalorizar las pensiones conforme al IPC era imprescindible. También que los jóvenes entren en el sistema de cotización y estén protegidos es de justicia social. Por eso hemos hecho que coticen cuando están haciendo prácticas, desde el inicio mismo de su actividad laboral. Debemos combatir la falacia de la guerra generacional. Ambas cuestiones son de justicia social.

Reconocer y valorar las fortalezas de cada generación y fomentar el aprendizaje intergeneracional nos conduce a una sociedad mejor y a un mercado laboral con mayor innovación y productividad.

¿Qué se está haciendo desde el Ministerio para que el Ingreso Mínimo Vital llegue a quien lo necesita?

El Ingreso Mínimo Vital (IMV) ha llegado, hasta marzo de 2023, a 794.000 hogares y a más de 2.3 millones de personas en todo el país, según la última estadística publicada por el Instituto Nacional de la Seguridad Social.

Desde que aprobamos esta prestación, en junio de 2020, el Ministerio ha adoptado numerosas medidas -algunas de ellas aplicadas por primera vez en España- para llegar a quien más lo necesita: los hogares en riesgo de pobreza extrema.



Primer contacto con el capitán y el equipo sanitario del Esperanza del Mar.

Le explicaré algunas de ellas. En 2021 aprobamos una modificación normativa que permitió que los Servicios Sociales y las entidades del Tercer Sector pudieran certificar determinadas situaciones de vulnerabilidad. Dio lugar al Registro de Mediadores Sociales del IMV, del que forman parte ya 11 entidades estatales del Tercer Sector.

Realizamos una encuesta telefónica piloto, en colaboración con la Agencia Tributaria, a po-

tenciales personas beneficiarias que no habían solicitado la prestación para conocer las causas y ofrecer acompañamiento en la tramitación. Se llegaron a enviar hasta 90.000 SMS, entre los que se hizo una encuesta a más de 1.200 personas.

En esta legislatura, ¿será realidad la Entidad Estatal de Seguridad Social? ¿Cómo encajará el ISM en ella teniendo en cuenta la variedad de competencias de la Entidad y la defensa que hace de la gente del mar?

La dureza de las condiciones de trabajadores y trabajadoras del mar, la singularidad de este sector y la necesidad de una protección extra en este sector justifican sobradamente la existencia de un organismo específico como el ISM, que siempre ha formado parte de la estructura del Ministerio que dirijo y que tiene como prioridad a las personas.

La creación de más empleo y de mayor calidad es la mejor garantía para el sistema de pensiones



Elma Saiz ve talante negociador en la comisión del Pacto de Toledo.

Por otra parte, la creación de una Entidad Estatal de la Seguridad Social es imprescindible para una organización más eficiente y moderna y, como nos ha solicitado el Pacto de Toledo, las entidades gestoras y los servicios comunes de la Seguridad Social. Pero una reforma de tal calado requiere un debate sosegado y un amplísimo consenso, ya que deberá aprobarse con una norma con rango de ley.

En el tiempo que lleva en el cargo ya ha estado en contacto con mariscadoras y neskatillas. Ha sido un logro su acceso a los COE's. ¿Cómo será el nuevo procedimiento de coeficientes reductores en el sector? ¿Se va a seguir avanzando en este asunto, esencial para la gente del mar?

En el seno del diálogo social seguimos negociando un procedimiento general para el establecimiento de coeficientes re-

La jubilación de los "baby-boomers" presenta importantes desafíos para un desarrollo económico sostenible y justo

ductores de la edad de jubilación para actividades penosas, con muchas bajas o un elevado índice de morbilidad. Hay que estudiar bien la casuística.

La nueva Ley de Pesca Sostenible incluyó una mejora de las condiciones de jubilación de las rederas, empacadoras y mariscadoras de a pie, ocupaciones en su mayoría

desarrolladas por mujeres. Estos colectivos ya pueden adelantar su edad de jubilación y tendrán un coeficiente reductor del 0,15. Es decir, la edad ordinaria exigida para el acceso a la jubilación de estos colectivos se reducirá en un período equivalente al que resulte de aplicar, a los años completos efectivamente trabajados, el coeficiente reductor del 0,15.

En materia de regularización de flujos migratorios, el ISM apuesta por la figura del arraigo por formación ¿Está satisfecha con los resultados de este procedimiento? ¿Podría trasladarse a otros sectores?

La reforma del Reglamento de Extranjería ha proporcionado instrumentos para actuar de forma controlada pero ambiciosa sobre las necesidades de mano de obra. Está encaminada, entre otros puntos, a generar espacios de incorporación en estos sectores deficitarios para personas que ya se encuentran en España, a través de figuras como el arraigo para la formación.

Es muy importante porque permite aunar esfuerzos con las diferentes entidades de formación, en particular la formación reglada y la formación promovida por los servicios públicos de empleo, para que personas que se encuentran en situación irregular desde hace al menos dos años puedan obtener una autorización de residencia. Es un cambio decisivo porque esa persona puede formarse y obtener una cualificación desde el estatus de regularidad. Una vez finalizada, previa presentación de

un contrato relacionado con esta formación, se concederá una autorización de residencia y trabajo de dos años de duración.

De este modo, el arraigo para la formación permite canalizar la incorporación de personas en situación irregular a sectores deficitarios en nuestro mercado laboral, a través de la realización de una formación y la presentación de un contrato asociado a esa cualificación obtenida. Estamos trabajando en la modificación del catálogo de profesiones con contratación difícil. En total, las distintas figuras de arraigo han beneficiado ya a 300.000 personas desde agosto de 2022.

Recientemente visitó los servicios centrales del ISM y el Centro Radio Médico ¿Qué impresiones sacó de su visita? ¿Para cuándo tiene previsto un encuentro con las tripulaciones de los buques-hospital del Instituto?

Mis impresiones de la visita no pudieron ser más satisfactorias. Además de conocer la sede central del ISM y conversar con la plantilla y el equipo directivo, pude recorrer el Centro Radio Médico y realizar una conexión con el personal de los dos buques hospital Esperanza del Mar y Juan de la Cosa.

Deseo encontrarme muy pronto con las tripulaciones de los buques-hospital, a quienes aprovecho para reiterar mi reconocimiento por la extraordinaria labor que desempeñan, prestando asistencia sanitaria in situ a cualquier barco que lo solicite y se encuentre dentro de su área de cobertura.



Interviniendo en una sesión del Consejo de ministros europeos EPSCO.

“La singularidad del sector del mar justifica la existencia del ISM. La vocación de servicio de sus funcionarios es muy notable”

La Seguridad Social ha hecho grandes esfuerzos para transformarse y digitalizarse para acercarse a los ciudadanos ¿Qué opina de la aplicación “ISM en tu bolsillo”?

Francamente, es una aplicación muy útil y muy sencilla de usar. Lo sería para cualquier trabajador, pero en el contexto de los trabajadores del mar lo es más todavía. Reúne de un solo vistazo los

servicios más utilizados por estos trabajadores y, además, permite un uso sin conexión. Sin duda va por el camino que queremos marcar en nuestra administración de Seguridad Social: que sea cercana, que sea útil, y que facilite la vida de las personas que nos necesitan y necesitan de nuestros servicios.

Un tanto de lo mismo ocurre con la atención a los ciudadanos en las oficinas de la Seguridad Social. ¿Qué le parece el trabajo que en este sentido han realizado y realizan los funcionarios del ISM?

Es impresionante. He trabajado en la administración y con la administración, y la vocación de servicio público de los trabajadores de la Seguridad Social, en general, y del Instituto Social de la Marina, en particular, es muy notable. Tengo por ello que felicitarles. [M](#)

ANA DÍAZ

ELECCIONES EUROPEAS



Nuevo Rumbo

El próximo 9 de junio los ciudadanos de la Unión Europea elegirán a los representantes que legislarán durante los próximos cinco años el Parlamento Europeo. Un evento electoral que permitirá que los partidos políticos sigan desarrollando políticas en materia de pesca, que tienen un efecto directo en España.



Una vez que ha llegado el final de la novena legislatura, la conclusión generalizada es que no han sido pocos los eventos que han puesto al límite la estabilidad de la Unión y de sus Estados miembros. El Brexit, la pandemia, la invasión rusa en Ucrania, que conllevó un encarecimiento en los precios de los productos y combustibles o la actual crisis en Oriente Próximo, han sido retos para los dirigentes parlamentarios y seguirán siendo condicionantes en la convivencia y tranquilidad entre países.

De hecho, el sector de la pesca no ha sido ajeno a las repercusiones económicas y de estabilidad que han mermado el futuro del sector. La Comisión de Pesca del Parlamento Europeo (en adelante, PECH) ha hecho público el balance en esta novena legislatura tras haber convocado 81 reuniones, tramitado 95 expedientes sobre la Política Pesquera Común (PPC), adoptado 22 informes legislativos, 20 informes de iniciativa propia, 36 dictámenes y 17 recomendaciones respecto a acuerdos internacionales del ámbito pesquero.

FUTURO AMBIENTAL

Uno de los retos a los que tendrá que hacer frente la PECH será dar respuesta a las consecuencias medioambientales que han traído consigo la pérdida de poblaciones de fauna marina, al igual que la contaminación en las aguas. Para ello, las medidas en la transición energética y ecológica serán clave en esta legislatura.

En el caso español, actualmente hay un 21% de superficie marina protegida, que continúa trabajando con el objetivo de alcanzar el 30% en 2030, marcado por la Estrategia Europea sobre Biodiversidad, la Declaración de Gobierno de Emergencia Climática y Ambiental y la Alianza Global de Océanos. Además, desde el 1 de enero el sector marítimo español se adhirió al Régimen de Comercio de Emisiones de la Unión Europea (EU ETS), mecanismo que busca luchar contra el cambio climático.

La promoción y exposición de la calidad del sector español es un asunto pendiente

Otro asunto prioritario a los que tendrán que hacer frente los futuros líderes europeos será abordar las consecuencias y beneficios de la implementación de los sistemas de eólica marina en nuestras aguas. Esta medida supondrá el comienzo de producción de energía eléctrica en instalaciones ubicadas en el mar a través de parques eólicos.

También llevar a cabo los objetivos del paquete de medidas de la Comisión Europea denominada 'Fit for 55' (en español 'Objetivo 55'), que tiene como misión la reducción de los gases de efecto invernadero del actual 40% al 55% respecto a los

niveles de 1990 para el año 2030. Para ello, será necesario ajustar la legislación de la Unión Europea y poner en marcha nuevas iniciativas.

RETOS DEL SECTOR

La promoción y exposición de la calidad del sector pesquero de España, siendo el país con la mayor flota, es un asunto pendiente en las instituciones europeas. Sin embargo, la mayor prioridad será encauzar la falta de relevo generacional, que no permite ocupar las plazas existentes y conlleva plantillas envejecidas en el sector primario. Para ello, habrá que poner en marcha una estrategia con la que atraer nuevo talento juvenil a todo el ámbito pesquero.

Otra de las cuestiones ha sido la entrada en vigor del Convenio 188, sobre el trabajo en la pesca de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), que garantizará la ampliación de derechos de los trabajadores del mar.

Además, la lucha contra la desigualdad en el sector será otro ámbito que abordar, siendo el 15% de las personas dadas de alta en el Régimen Especial del Mar (REM) para que un mayor número de mujeres formen parte de labores no feminizadas y aumentar el número de trabajadoras del mar.

Para dar a conocer las futuras medidas, el Partido Popular Europeo (PPE), Partido Socialista Europeo (PSOE-E), Renew y Los Verdes han dado a conocer las propuestas electorales de cara a los comicios del mes de junio. También las peticiones y reivindicaciones de CEPESCA y Comisiones Obreras.



Clara Aguilera

Partido Socialista Europeo

*A fecha de cierre de la revista la eurodiputada del PSOE Europeo no formará parte de las listas



“Hay que mejorar la formación pesquera e invertir en investigación”

Actualmente vivimos en un contexto mundial y europeo muy volátil que tendrá incidencia en el sector pesquero y acuícola europeo.

Necesitamos una evaluación de la Política Pesquera Comunitaria, y a continuación abrir un proceso de Reforma de la misma después de once años de funcionamiento donde se están viendo algunos problemas y una necesidad de actualización.

La pesca costera artesanal debe ser reforzada en todas las medidas y programas pesqueros por ser la más sostenible y respetuosa con el medio ambiente; mantener el arte de las almadrabas es una prioridad para los socialistas.

Otros grandes retos serán, favorecer la transición energética del sector de la pesca, con nuevas innovaciones que la hagan posible y con el apoyo financiero suficiente para que sea viable el cambio y así dejar de utilizar combustibles fósiles.

Deberá tener especial relevancia la promoción y el favorecimiento de la imagen pública de la pesca y la acuicultura como sectores que nos proporcionan alimentos de alta calidad, y conseguir favorecer la incorporación de jóvenes y favorecer el relevo generacional, facilitando este acceso con ayudas. Añadido a estas medidas, creemos que es de gran valor reforzar aquellas que visibilicen a las mujeres en la pesca y la acuicultura.

También, hay que trabajar en la mejora de la formación pesquera, e invertir en investigación pública y privada y en el desarrollo de nuevas tecnológicas para evitar la brecha digital en estos sectores.

Promover la incorporación de la acuicultura en la PPC es muy importante, y eliminar los obstáculos que están impidiendo su crecimiento en España y en la UE.

Por último, destacar la importancia de los Acuerdos de sostenibilidad pesqueros para la flota española que necesita estos nuevos caladeros. Pedimos su mantenimiento y reforzamiento.



■ Aspectos sociales para los trabajadores en el sector marítimo

La seguridad, el bienestar y las condiciones laborales de los trabajadores son factores clave para la atracción de la profesión. Sin embargo, en la pesca, por ejemplo, la definición de la capacidad pesquera es un obstáculo, ya que las cabinas o áreas de recreación se cuentan en el cálculo de dicha capacidad. Debemos excluir el llamado “tonelaje social” de un buque de la definición.

■ Pesca

Hay incertidumbre en los sectores debido al Brexit, al covid y la guerra, pero también debido al enfoque excesivo de la Comisión en la protección del medio ambiente. El PPE considera que los sectores pesqueros y acuícolas de la UE y toda la cadena de valor de los productos del mar son sectores estratégicos, ya que proporcionan alimentos nutritivos de alta calidad, con bajas emisiones de carbono. Por lo tanto, debemos apoyarlos y deben ocupar el lugar que se merecen en la política de la UE y dentro de la Comisión. El portfolio de pesca debe separarse del de medio ambiente, para abordar la actual hipertrofia de la política ambiental.

■ Sector marítimo

La descarbonización del sector marítimo europeo y el paquete de medidas “Fit For 55” obliga al sector a una transición energética mucho más exigente que en otros países, generando una pérdida de competitividad. La UE debería liderar con el ejemplo, pero esto no debería hacerse en detrimento de los operadores de la UE. La necesidad de un terreno de juego nivelado para todos es una condición “sine qua non” para una competencia saludable y para una próspera industria sostenible en la UE.



**Gabriel
Mato**

Partido
Popular
Europeo



“La seguridad, el bienestar y las condiciones laborales de los trabajadores son factores clave”





Ana Miranda

Verdes/Alianza
Verde Europea



“Se debe considerar una prioridad la mejora de las condiciones de trabajo y la formación marítimo-pesquera”

En relación con las normas que han vetado la pesca de fondo en un gran número de caladeros del Atlántico, solicité su suspensión en la Comisión de Pesca de la Eurocámara, así como la exclusión del palangre.

Otro aspecto es la defensa de la pesca artesanal y el marisqueo, y que las instituciones europeas tengan en cuenta las especificidades del sector en Galiza. Tenemos, además, dos demandas históricas: la exclusión de la pesca artesanal de los TAC's y cuotas y la adaptación del FEMPA para que cubra la dura situación por la que están pasando las mariscadoras y mariscadores.

La reforma de la Política Pesquera Común, de forma que tenga en cuenta los aspectos más sociales. El sector ya sufrió, entre otros, las consecuencias de adaptaciones forzadas, prohibiciones, limitaciones de pesca o burocracia. Además, Galiza sufrió una constante reducción de la flota.

Por ello, se debe considerar una prioridad la mejora de las condiciones de trabajo y de la formación marítimo-pesquera en el sector, la modernización de la flota para hacer que los buques de pesca sean más seguros y no se produzcan accidentes como el del Villa de Pitaxo. Sobre todo, que haya futuro en el sector, con relevo generacional. En el caso de las mujeres, igualdad de condiciones laborales, pensiones y reconocimiento de enfermedades profesionales.

También en el informe sobre la Organización Común de Mercados, el BNG ha aportado la defensa de las cofradías a nivel europeo, la especificidad del sector productivo y transformador y que se atienda a la calidad y a la trazabilidad, para que los productos pesqueros tengan especial atención.

Desde el Bloque rechazamos los planes del gobierno central para destinar 2.200 kilómetros cuadrados de costa gallega para la eólica marina. Siendo una nación altamente dependiente de la pesca, no podemos admitir que Galiza soporte el 43% de la eólica marina de todo el Estado, poniendo en riesgo la biodiversidad marina galega.



Los regímenes de seguridad social que proporcionan protección social a los trabajadores del mar son competencia exclusiva de los Estados miembros de la Unión. Todos ellos son signatarios del convenio de la OIT sobre Trabajo Marítimo que consolida y reconoce la especificidad de este espacio laboral y la necesidad de dotarlo de un régimen especial. También garantías financieras para asegurar indemnizaciones en caso de insolvencia del armador. Además, la orientación de género al acceso y condiciones para evitar la discriminación y prevenir el acoso.

La actuación en este ámbito debe centrarse en asegurar que todos los sistemas de seguridad social de los Estados miembros cumplan estos principios. También que se apliquen a los regímenes específicos para los trabajadores del mar las normas generales de coordinación de los sistemas de seguridad social que rigen para los regímenes comunes de los Estados miembros.

También definiciones y regulación común como el abanderamiento, el control del estado portuario e investigación de los accidentes en buques, o los aprobados esta legislatura sobre formación de los trabajadores de la mar, tanto marinos mercantes como pescadores.

Además, en su ámbito de actuación, la Unión ha legislado y debe apoyar el control del cumplimiento de las normas sobre tiempos de trabajo, impulsando la digitalización de los registros de empresas, embarcaciones y trabajadores. También apoyar la mejora de las condiciones de los buques en cuanto a seguridad o prevención de riesgos laborales.

Otra prioridad es el relevo generacional para garantizar la actividad de sectores como la marina mercante y la pesca y la sostenibilidad de sus sistemas de seguridad social.

Finalmente, debe defender pesca y marina mercante europeas de la competencia desleal que padecen desde terceros países que incumplen estas condiciones de protección social de los trabajadores del mar.

renew
europe.



Ohiane
Aguirregoitia

Renew



“La Unión ha legislado y debe apoyar el control del cumplimiento de las normas sobre tiempos de trabajo”



Juan Manuel Trujillo

Secretaría de Pesca - Sector del Mar de la FSC de CC.OO
Presidente Sección Europea de Pesca de la ETF



“Apreciamos que la Comisión haya identificado el relevo generacional como un desafío”

La nueva Comisión Europea (CE) debe desarrollar el documento que publicó el 21 de febrero de 2023 evaluando la situación de la Política Pesquera Común (PPC). La Comisión fijó sus objetivos futuros, centrándose en las áreas en las que es necesario trabajar más para lograr una pesca sostenible en la UE desde un punto de vista medioambiental, económico y social en el futuro parlamento y CE.

La ETF y sus afiliadas españolas CC.OO. y UGT acoge con satisfacción el espacio dedicado a la dimensión social de la pesca en la comunicación “La política de la PPC, hoy y mañana”. Dado que se trata de una dimensión que ha sido en gran medida descuidada, apreciamos el reconocimiento del papel que desempeña la pesca para las comunidades costeras, los pescadores y sus familias, y las tradiciones y cultura europeas.

También apreciamos que la Comisión haya identificado el relevo generacional de los pescadores como un desafío, y celebramos que se hable sobre una Directiva en línea con los estándares de formación consagrados en el STCW-F de la OMI.

Sin embargo, a pesar de los documentos que afirman que se deben considerar las consecuencias sociales de las medidas de conservación, también podemos leer una voluntad de eliminar progresivamente la pesca móvil de fondo, que emplea a muchos pescadores en Europa. Es necesario resolver esta contradicción entre objetivos y acciones concretas”. Estamos dispuestos a contribuir al proyecto “Pescadores del futuro”, cuyo objetivo es abordar las razones que impiden que nuestro sector sea atractivo.

“La UE importa el 70% de los productos que consumen sus ciudadanos. Estamos a favor de una pesca sostenible, pero no queremos que se desestime, se pierdan puestos de trabajo y nos veamos obligados a importar aún más pescado de terceros países donde las normas medioambientales y sociales ciertamente no son mejores que las de la UE.



El próximo 9 de junio debe marcar un punto de inflexión y generar un cambio de rumbo en las políticas europeas porque nos jugamos mucho las empresas, armadores y profesionales que trabajamos en el sector pesquero, pero también la ciudadanía de la Unión Europea (UE). Las medidas para la pesca que en los últimos años viene adoptando Europa se han convertido en una amenaza para la pesca comunitaria y claramente se alejan de algunos de los principios y objetivos de la Política Pesquera Común (PPC) que, si bien debe preservar las poblaciones de peces y asegurar la protección del medio ambiente marino, también ha de garantizar la viabilidad económica de las flotas pesqueras de los países de la UE y el suministro a los consumidores de alimentos de calidad.

La reforma de la PPC de 2013 sumó a estos objetivos la explotación de los recursos pesqueros en niveles de rendimiento máximo sostenible y desde los puntos de vista medioambiental, económico y social. Por supuesto, el sector pesquero comunitario está de acuerdo con la aplicación del principio de precaución, pero otro principio fundamental es que la sostenibilidad se base en dictámenes científicos fiables.

Para ello creemos que los asuntos pesqueros deben contar con un comisario propio, algo que no sucede desde 2014, y que es urgente ante hechos como los ocurridos en diciembre de 2021, cuando pudimos ver al comisario de Medio Ambiente, Océanos y Pesca, Virginijus Sin-kevičius, a las puertas del Berlaymont en Bruselas acompañar a los activistas de varias ONG en un acto a favor de la prohibición de un arte de pesca sostenible como es el arrastre.

Por eso, el sector pesquero comunitario salió a protestar en los puertos en mayo de 2023 y nos hemos sumado a las protestas del sector primario de este año. Porque, como también reza la PPC, la pesca es parte de nuestro patrimonio y lucharemos para que siga siéndolo.



Javier Garat

Secretario general de Cepasca y presidente de Europêche



“Creemos que los asuntos pesqueros deben contar con un comisario propio”

Impulso al conocimiento del mar

La Conferencia de la Década de los Océanos, celebrada en Barcelona del 10 al 12 de abril, terminó con una Declaración que establece como prioridades reducir la contaminación de los mares y fomentar la pesca sostenible y a pequeña escala. Además, llama a los Estados a promover proyectos de economía azul responsables donde las ciencias oceánicas desempeñen un papel esencial.





Autoridades en la inauguración de la Conferencia de los Océanos en Barcelona

Bajo el lema “La ciencia que necesitamos para el océano que queremos”, el Centro de Convenciones Internacional de Barcelona (CCIB) acogió la Conferencia de la Década de los Océanos 2024. La Ciudad Condal se suma así a New York y Lisboa que organizaron los dos primeros foros mundiales en el marco de la Década que Naciones Unidas promulgó para proteger los mares del planeta con un desarrollo sostenible, profundizando en el conocimiento a través de la ciencia.

Durante toda una semana, más de 1.500 participantes procedentes de 128 países y 3.000 telespectadores por “streaming” siguieron la Conferencia y los 120 eventos satélites que acercaron la ciudad un poco más al mar, convirtiendo así a Barcelona en un gran foro donde representantes gubernamentales y de sectores marítimos, universidades, ONG’s, empresas y público en general han impulsado la colabo-

ración para un rico diálogo entre ciencia, política y sociedad.

El agua de los mares y océanos cubre el 70% de la superficie terrestre. Absorbe cerca del 90% del calor producido por los gases de efecto invernadero y el 30% del CO2 que lanzamos a la atmósfera. La acidificación y las alteraciones en su temperatura y salinidad pueden alterar el flujo de las corrientes marinas, que son vitales para la estabilidad del clima; de ahí el impulso que se

quiere dar a las ciencias que promueven su estudio y conocimiento.

En los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, la ONU contempla tanto la conservación y el uso sostenible de los océanos, mares y recursos marinos, como el establecimiento de prioridades para su futuro. Además, ha establecido para la Década 2020-2030 un conjunto de retos como la lucha contra la contaminación; la protección y restauración de ecosistemas; la pesca responsable; el desarrollo de una economía azul sostenible; la lucha contra el cambio climático; garantizar el conocimiento científico o cambiar la relación de la humanidad con el mar. Tomando estos retos como referencia, la Conferencia se desarrolló en cuatro sesiones temáticas (océanos limpios, sanos y resilientes; economía oceánica sostenible y resiliente; océanos seguros y predecibles y océanos inspiradores y atractivos para todos) donde se destacó la ne-

Más de 1.500
participantes
procedentes
de 128 países
asistieron al
encuentro
promovido por la
UNESCO

cesidad del desarrollo científico y el intercambio de conocimiento para la solución de problemas.

DECLARACIÓN FINAL

El encuentro terminó con la Declaración de Barcelona. Una hoja de ruta que identifica las principales áreas donde debe acelerarse la investigación oceanográfica en los próximos años: la cooperación global, la salud humana, los impactos de la contaminación en los ecosistemas, el fortalecimiento de la pro-



Científicos del IEO participantes en la Conferencia de los Océanos 2024.

Rafael González Quirós Investigador del IEO en Gijón Representante de España en la Comisión Oceanográfica Intergubernamental de la UNESCO

¿Qué balance hace del desarrollo de la Conferencia de Barcelona?

Se han hecho muchas cosas. Básicamente se pretendía analizar las actividades implementadas desde la declaración de la Década de los Océanos y, a través de 10 libros blancos relacionados con cada uno de los objetivos fijados entonces, establecer los retos que quedan hasta 2030 y más allá, porque se entiende que los objetivos establecidos son perfectamente útiles para el futuro.

¿Por qué Naciones Unidas vio la necesidad de proclamar una Década de los Océanos e impulsar el conocimiento oceanográfico?

La salud y el estado de los océanos viven un momento crítico. El cambio climático afecta a los mares

y a todo el planeta. Los océanos juegan un papel fundamental en la evolución del clima, por lo que es necesario entender su dinámica. Por otra parte, la economía azul está en auge. Curiosamente, cuando las tasas de crecimiento económico globales permanecen estancadas o se ralentizan, las previsiones de la OCDE apuntan a que

las actividades relacionadas con la economía azul duplicarán su volumen en los próximos años. Esto se debe a que el océano ofrece numerosas oportunidades de negocio, lo que añade presión a la salud de los ecosistemas. Esta situación crítica, tanto de oportunidades como de amenazas, junto al cambio climático hacen necesaria



COMUNICAR CIENCIA

Con el objetivo de que el conocimiento científico llegue a toda la sociedad, la Fundación Aula del Mar de Málaga organizó los pasados 18 y 19 de marzo el Foro "Comunicación, Ciencia y Mar" para fortalecer la alianza entre científicos y periodistas e informar a los ciudadanos de forma veraz, clara y atractiva. Los participantes insistieron en el uso de un lenguaje sencillo y visual para que, a través de todos los canales -incluidas las redes sociales- llegar al mayor número de públicos.

ducción sostenible de alimentos acuáticos y el fomento de proyectos de economía azul sostenibles y resilientes al cambio climático.

Además, hace hincapié en cuestiones transversales como nuevos marcos políticos como la Plataforma Ciudades con el Océano para potenciar el uso de la ciencia en la elaboración de políticas y la toma de decisiones en ciudades costeras; garantizar la inclusión, fomentando los conocimientos indígenas o locales y dando voz a las mujeres y jóve-

nes para que la alfabetización oceánica llegue a todos los sectores de la sociedad o lograr un equilibrio geográfico, desarrollando la capacidad donde haga más falta diseñando,, por ejemplo, nuevas formas de financiación como el Ocean Matcher Tool o el Foro Belmont para África.

El Ayuntamiento de Barcelona y el Puerto de la ciudad se han comprometido, por su parte, a crear un Centro de Colaboración del Decenio centrado específicamente en la economía azul.

la investigación y el conocimiento científico para que las decisiones políticas que se adopten sean las adecuadas, pero también para que la sociedad entienda la importancia que tiene el océano. Sin apoyo social, las decisiones políticas no van a ser tan fluidas.

Insiste en la necesidad de la transferencia del conocimiento científico

Sí, de lo contrario sería solo la Década de las Ciencias Oceánicas y estamos hablando de Ciencias Oceánicas para el Desarrollo Sostenible, lo que implica que el conocimiento científico debe trasladarse a la toma de decisiones. Esto, que en teoría es fácil, no lo es tanto, ya que lo que los científicos publicamos muchas veces no lo entiende todo el mundo. En España, la transferencia de conocimiento que hacemos desde el IEO al Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico o a la Secretaría General de Pesca es muy ágil pero no ocurre igual en otros países.

¿A nivel global hemos avanzado en los objetivos fijados a comienzos de la Década?

No tenemos datos para cuantificar cuánto se ha avanzado en cada uno de ellos. Pero sí es importante que se valore la transferencia de conocimiento. La clave está en abordar todos los retos teniendo en cuenta que el cambio climático es el elemento transversal a todos ellos.

¿Cuál es el compromiso y aportación de España en esta Década?

Quizás la organización de esta Conferencia en Barcelona, con 1.500 participantes. Muchos se quedaron fuera pues recibimos hasta 6.000 solicitudes de personas que querían venir. Además de las actividades organizadas en el CCIB ha habido hasta 120 eventos satélites por toda la ciudad, lo que ha facilitado los contactos entre grupos de investigación y organizaciones y llegar a la sociedad con exposiciones fotográficas o exhibiciones de películas. Lo que ha sucedido

aquí tendrá sin duda repercusiones en el futuro..

¿Somos conscientes de la importancia de los océanos para el planeta?

Hay que comunicar e investigar más. Los océanos no tienen, incluso a nivel científico, el peso que deberían tener al ser fundamentales para regular el clima. Por citar un ejemplo, tan solo conocemos con claridad el 25% del fondo marino. Los océanos absorben el 90% del exceso de calor generado a través de los gases de efecto invernadero, por lo que el cambio climático es el mayor reto al que nos enfrentamos. Se están haciendo cosas para mitigarlo, pero no tantas como queríamos. Hay que dejar claro que, si somos capaces de trabajar juntos, encontraremos fórmulas para transformar las cosas y corregir situaciones. No debemos olvidar que el planeta no nos pertenece a nosotros sino también a las generaciones venideras. **M**

ANA DIAZ



Aprovechar del conocimiento de todos y ponerlo a disposición del sector

La Bahía de Santander ha acogido una nueva jornada de directores provinciales del ISM. Unos encuentros que sirven para una puesta en común de objetivos generales, compartir experiencias y generar debate en la búsqueda de soluciones que permitan una mejora continua del servicio al ciudadano.

El secretario de Estado de Seguridad Social, Borja Suárez, inauguraba la jornada a través de videoconferencia. Borja Suárez se refería al ISM como una entidad particular en la que se trabaja atendiendo a muchos frentes y con un bagaje de conocimientos muy amplio, un bagaje conocido más allá de nuestras fronteras, como se distinguió en la reciente reunión de la AISS de Oporto, donde además de premiar la APP "ISM en tu bolsillo", se reconoció el sistema de protección a los trabajadores del mar español como *"uno de los más avanzados del mundo"*.

Desde las jornadas, quiso lanzar un mensaje de optimismo, a pesar de todas las incertidumbres de los últimos tiempos. La falta de

personal sigue siendo uno de los principales retos a resolver, pero existen circunstancias que juegan muy favorablemente en particular el impacto que está teniendo el conjunto de reformas estructurales en el seno de la Seguridad Social gracias al Plan de Recuperación. Este apoyo en forma de inversión procedente del ámbito europeo, y que se están llevando a cabo de forma simultánea, hará posible que en el plazo de tres o cuatro años se complete el conjunto de ambiciosas reformas en el ámbito de los derechos sociales. La última oferta de empleo público ha sido muy provechosa para la Entidad y una manera de atraer talento y gente joven a la Administración.

Por otro lado, Borja Suárez confirmó que se siguen dando pasos para crear una gran Entidad de Administración de la Seguridad Social, un proyecto de integración de las distintas entidades que conforman la Seguridad Social en aras de mejorar desde el punto de vista organizativo y que permita aprovechar las sinergias para tener una mayor capacidad, agilidad y aprovechamiento del conocimiento técnico de todos, para ponerlo a disposición del ciudadano.

Dicha Entidad estatal, requiere una norma con rango de ley, que en estos momentos está en la fase previa de su elaboración, dando cumplimiento así a la Ley 21/2021 y a la recomendación 8ª del Pacto de Toledo.

Centrándose en el Régimen Especial del Mar, Borja Suárez mencionaba tres retos significativos. Sobre afiliación, la necesidad de



Las jornadas de directores del ISM se celebran dos veces al año.

profundizar en garantizar las mejores condiciones para el desarrollo de la actividad y despejar algunos de los obstáculos existentes para la incorporación de mujeres al REM. También el reto del envejecimiento de las plantillas y la incorporación creciente de trabajadores extranjeros.

En materia de regulación, se mencionó la Ley 47/2015, que el próximo año cumple diez años, por lo que Borja Suárez animaba a los asistentes a reflexionar sobre qué aspectos de ésta deberían modificarse, mantenerse o evolucionar.

Borja Suárez
animó a una
reflexión
conjunta sobre la
remodelación de
la Ley 47/2015

Finalizaba su intervención lanzando un mensaje de tranquilidad sobre la futura Entidad Estatal de la Seguridad Social ya que todas las singularidades del ISM quedarán bien articuladas.

RECONOCER EL ESFUERZO

La directora del ISM, Elena Martínez, agradecía el reconocimiento recibido y que se tenga en consideración la labor que se realiza desde el ISM. Una tarea difícil y complicada por la complejidad de temas que se abordan ya que los funcionarios “tienen que saber de todo”.

Por otro lado, Elena Martínez quiso poner en conocimiento del secretario de Estado que el sector marítimo-pesquero le ha manifestado en diversas ocasiones su desacuerdo con la integración del ISM en la Entidad Estatal al considerar que van a perder la unidad de gestión al procederse a una dispersión del servicio.

También avanzaba que desde el ISM hay intención de modificar la citada Ley 47/2015, de 21 de octubre, reguladora de la protección

social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero por lo que en breve se remitirá el proyecto de reforma.

Ya inauguradas las jornadas se dio la bienvenida a cuatro nuevas incorporaciones al equipo: Ángela Fernández, directora provincial de Barcelona; Manuel Moreno, director provincial de Cartagena y a los directores de los Centros Nacionales de Formación Isabel Costas (Bamio) y Manuel Santiago (Isla Cristina).

Elena Martínez planteó a los asistentes el reto de seguir reforzando la estructura provincial y local del ISM e ir trabajando paralelamente, según se demande desde la Secretaría de Estado, en la creación de la Entidad Estatal. Actualmente hay un concurso específico en marcha para cubrir vacantes tras el cual se solicitará la creación de nuevas jefaturas de sección para reforzar la citada estructura provincial.

Está en marcha el concurso para la cobertura de plazas de médicos de Sanidad Marítima con el que, al menos, podrán incorporarse 23 nuevos facultativos.



El secretario de Estado inauguró las jornadas telemáticamente.

El 25 de abril se lanzó una nueva campaña de sms a través de la APP "ISM en tu bolsillo" que ya cuenta con 60.000 usuarios

La directora hacía un llamamiento a analizar la carga de trabajo de algunas direcciones locales para poder tomar decisiones.

Otro capítulo importante de su intervención se centró en la necesidad de dar visibilidad a la tarea que se realiza desde el Instituto, animando a todas las direcciones a participar en ferias, acudir a simposios, centros de formación, jornadas divulgativas para las que se reciba invitación.

Durante su turno, el subdirector de Sanidad Marítima se refirió a los pa-

sos que se están llevando a cabo para la aplicación del Convenio 188 de la OIT, en el sector pesquero español.

En cuanto a la formación, se ha procedido a ampliar el abanico de las personas que pueden impartir clases, de tal manera que se pueda combinar la presencia de médicos, enfermeros y técnicos sanitarios en los diferentes cursos de Sanidad Marítima.

PLAN DE FORMACIÓN ANUAL

Como novedad, a partir de noviembre estará elaborado el Plan de Formación anual, que incluirá fechas y lugares de celebración concretos. Será publicitado en la web y App para que los demandantes de formación tengan toda esa información por adelantado.

También se presentó un proyecto piloto, que se está testando en la Dirección Provincial de Tenerife con muy buena aceptación, para facilitar a los solicitantes de cursos toda la información a través de códigos QR que les den acceso directo a los cursos programados





Los directores disfrutaron de una visita al buque asistencial Juan de la Cosa.

en el Plan de formación 2024; homologación de títulos; solicitudes de reconocimientos médicos, APP "ISM en tu bolsillo" e instrucciones para obtener la Cl@ve permanente.

Carlos Escudero, gerente de Informática de la Seguridad Social, ofreció una visión general sobre los programas en los que se está trabajando, deteniéndose especialmente en los estudios de aplicación de la Inteligencia Artificial (IA) en el entorno de la Seguridad Social. Actualmente se están realizando pruebas de contexto para la formalización del modelo de gobierno de la IA, análisis de impactos de la IA y un plan de acción, difusión de guía de uso responsable de la IA, convocatoria de capacitación de la IA para empleados y selección de soluciones tecnológicas.

Por su parte Irene García, directora del Centro de Desarrollo del ISM, presentó las nuevas aplicaciones que están ya en marcha entre las que destacan: CTPE para las inspecciones de buques en base al Convenio 188 de la OIT;

GESTBARQUE, nueva aplicación Gestión de Prácticas en los Buques Hospital o la automatización del Formulario P5000.

También se presentaron las novedades en aplicaciones que ya están en producción como CEAT, para gestión del cese de actividad o la App "ISM en tu Bolsillo".

La segunda jornada de la reunión de directores comenzaba con la presentación de Covadonga Jiménez, subdirectora de Seguridad Social, quien abordó cuestiones relativas al control de pensiones, cese de actividad, gestión y asuntos laborales marítimos.

Las jornadas se completaron con una visita al buque Juan de la Cosa en el puerto de Santander

Nuria de la Torre, coordinadora del Área de Recursos Humanos, insistió en la necesidad de reforzar las estructuras y realizó un repaso de la situación en la que se encuentran los distintos procesos selectivos, tanto de funcionarios como de personal laboral. El ISM cuenta actualmente con 1.282 empleados, de los que 324 son laborales.

También hacía alusión a las felicitaciones recibidas por las distintas ediciones del "Curso de formación para asesores confidenciales del protocolo de acoso sexual y acoso por razones de sexo" de referencia en toda la Administración al ser pionero en la materia.

AHORRO ENERGÉTICO

Un capítulo importante ha sido el destinado a la reducción de la huella de carbono y ahorro energético. El director de Análisis Presupuestario, Gregorio Moreno, ha confirmado que, tras las modificaciones implementadas en algunos de los edificios del ISM, como la Dirección Provincial de Baleares o las de Santander, Tenerife, Melilla o Servicios Centrales, se ha conseguido reducir el consumo eléctrico en algunos casos en más del 60%.

Para concluir tan intensas y productivas jornadas, la directora del Servicio Jurídico, Marina Hervás, centraba su exposición en la manera de mejorar la experiencia de ciudadanía y empresas en sus relaciones con la Seguridad Social a través de la gestión digital de expedientes y documentos. [M](#)

PATRICIA ROMERO ALONSO

TEXTO Y FOTOS

RESULTADOS DE LA INSPECCIÓN EN EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL MAR EN 2023

57 infracciones detectadas



Cristina Fernández González, directora del Organismo Estatal de Inspección de Trabajo y Seguridad Social y Elena Martínez Carqués, directora del ISM, en el acto de firma del Convenio el pasado 15 de marzo.

El Instituto Social de la Marina (ISM) y la Inspección de Trabajo y Seguridad Social (ITSS) colaboran anualmente intercambiando datos para facilitar la detección de fraude e irregularidades en la Seguridad Social. El año pasado se detectaron 57 infracciones que afectaron a 133 trabajadores. 24 de estas infracciones, referidas a fraudes en las prestaciones sociales.

De enero a diciembre de 2023 y fruto del Plan XVII que se firmó el año pasado entre el Instituto Social de la Marina (ISM) y la Inspección de Trabajo y Seguridad Social (ITSS), se han realizado 309 actuaciones de vigilancia que concluye-

ron con 57 infracciones detectadas que afectaron a 133 trabajadores. De estas infracciones, 33 se han cometido por encuadramientos indebidos al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar (REM); a empresas que no ingresaron las cuotas de la

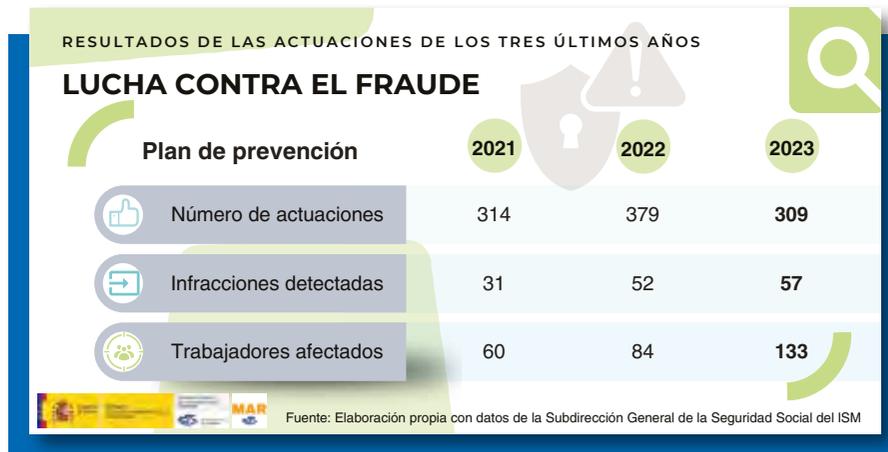
Seguridad Social o no transmitieron información de los conceptos retributivos abonados (CRA). Las 24 infracciones restantes se han debido a un fraude en la prestación: compatibilización indebida de las prestaciones con trabajo por cuenta ajena o propia; altas ficticias e

incremento injustificado de las bases de cotización; actuaciones de carácter documental en materia de prestaciones y otras similares.

Cada año el ISM y la ITSS fijan en un Plan Anual de Objetivos, globales y singulares, las acciones a realizar, objetivos a conseguir, la información y documentación necesaria y los medios para detectar posibles nichos de fraude o incumplimientos en materia de Seguridad Social.

ACTUACIONES ANTIFRAUDE

Se vigila especialmente a los pensionistas de Incapacidad Permanente Total (IPT) e Incapacidad Permanente Absoluta (IPA) que inician actividad laboral; a los trabajadores por cuenta propia en Incapacidad Temporal (IT) que declaren el cese de actividad; el control de las altas de los sustitutos designados por trabajadores por cuenta propia en IT; la vigilancia de los pensionistas en jubilación parcial; control del fraude en las situaciones de IT y riesgo durante el embarazo y la lactancia natural en el trabajo por cuenta ajena; a los pensionistas de jubilación sobre los que existan indicios de simultanear pensión con la realización de una actividad; a los perceptores de prestaciones o subsidios de desempleo, así como de la prestación por cese de actividad, sobre



los que existan indicios de simultanear con la realización de una actividad.

Asimismo, se controlan las altas ficticias e incremento injustificado de las bases de cotización antes de la jubilación; el incremento ficticio de la base reguladora de la prestación por nacimiento y cuidado de menor e Incapacidad Temporal; las altas ficticias para la obtención de prestaciones o para el acceso a la jubilación anticipada.

No solo los trabajadores son responsables de incumplimientos, también las empresas. En este sentido se revisa la obligación de remitir telemáticamente, por ejemplo, mediante el sistema RED, los datos de trabajadores que se encuentren en situación de Incapacidad Temporal (IT); incumplimientos en la obligación de colaboración obligatoria en el pago delegado de la prestación de IT; encuadramientos indebidos; em-

presas que no ingresan las cuotas de la Seguridad Social; etc.

CÓMO DENUNCIAR

Cualquier ciudadano que tenga conocimiento de hechos que pudieran ser constitutivos de infracción puede presentar una denuncia:

PRESENCIAL - Personándose en las oficinas de las Inspecciones Provinciales de Trabajo y S.S., en los registros de los demás órganos públicos o en administraciones locales, si existe convenio.

TELEMÁTICA - A través de la Sede electrónica del Ministerio de Trabajo y Economía Social con DNle (electrónico), firma electrónica o sistema Cl@ve.

VÍA POSTAL - Dirigidas a la oficina correspondiente de la Inspección Provincial de Trabajo y S.S.

ANÓNIMA - A través del "Buzón de la ITSS", aunque no será considerada denuncia formal. El comunicante no tendrá que aportar ningún dato personal. [M](#)

Cualquier ciudadano que tenga sospecha de fraude puede denunciar o informar de forma anónima

ANABEL GUTIÉRREZ

CONGRESO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD SOCIAL EN OPORTO

ISSA Good Practice Award for Europe 2024

Prix AISS des bonnes pratiques pour l'Europe 2024

Premio de la AISS de Buenas Prácticas para Europa 2024

IVSS-Preis für gute Praxis in Europa 2024



La AISS premia al ISM

Elena Martínez Carqués, directora del Instituto Social de la Marina, recibió el premio a las buenas prácticas en la gestión que la Asociación Internacional de Seguridad Social (AISS) concedió a la Entidad por la aplicación "ISM en tu bolsillo". El acto tuvo lugar el pasado 16 de abril en el marco del Foro Regional de la Seguridad Social para Europa celebrado en Oporto (Portugal).

Con un total de 475 participantes procedentes de 140 instituciones de 55 países, el Foro Regional de la Seguridad Social para Europa celebrado en Oporto se convirtió en el mayor encuentro de expertos de los organizados hasta el momento. Esta amplia participación refleja el firme compromiso de las instituciones miembros de la AISS de la región, que se extiende desde Islandia hasta Kirguistán y desde Noruega a Malta.

Europa no es solo la cuna de la seguridad social, sino también una región que innova constantemente y evoluciona de forma dinámica pese a los grandes desafíos a los que se enfrenta. Su objetivo es crear sistemas de seguridad social resilientes, ampliar su alcance y reforzarlos. En este contexto, el Foro Regional de Seguridad Social para Europa destacó tanto por la numerosa participación como por el contenido de su programa.

Durante tres días, el Foro fue escenario del desarrollo de 24 sesiones plenarias y paralelas en las que intervinieron 105 oradores y moderadores. En la jornada de apertura, el secretario general de la AISS, Marcelo Abi-Rabia Caetano, presentó el informe "Desarrollos y tendencias en la seguridad social-Europa 2024" donde se describen los principales aspectos de la evolución y las reformas en materia de seguridad social de los últimos años. Representantes de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y de la Comisión Europea expusieron los principales logros producidos en el ámbito de la seguridad social en el continente.

En la segunda jornada se abordaron temas como la capacidad de innovación y la ejecución de una transformación institucional satisfactoria, analizándose cuestiones como la digitalización, la gestión de los recursos humanos, la gobernanza o la comunicación. Además, se resaltó la importancia de la capacidad y la flexibilidad de las instituciones para atender las necesidades cambiantes de la población.

La gran participación en el Foro Regional demuestra el dinamismo de las instituciones miembros de la AISS en Europa

Las sesiones plenarias de la tercera jornada se centraron en el modo en el que la seguridad social brinda apoyo a las personas durante las distintas etapas del ciclo de vida. Se organizaron, por otra parte, 12 sesiones paralelas que giraron en tono a las buenas prácticas desarrolladas por las instituciones miembros de la AISS.

RECONOCIMIENTO

La directora del Instituto Social de la Marina recibió con "*orgullo y satisfacción*" el premio a las buenas prácticas concedido por la AISS. En el acto también fueron reconocidas la aplicación móvil VIVISS para la acreditación de vivencia a pensionistas que residen en el exterior y el Sistema de Evaluación de la Atención, de la Tesorería General de la Seguridad Social.

La aplicación "ISM en tu Bolsillo" es un canal de atención para los afiliados al Régimen Especial del Mar con el que los usuarios pueden realizar trámites, consultas, solicitar citas, obtener información personalizada o acceder a informes y certificados desde cualquier sitio y a cualquier

hora, lo que ha permitido sortear las barreras tradicionales de tiempo y lugar. Su finalidad es ofrecer a los usuarios un medio, intuitivo y rápido, para realizar todos los trámites y gestiones con su Entidad gestora, lo que ha supuesto que sea la primera APP para un colectivo específico que abarca a los trabajadores, desempleados y pensionistas. Desde su creación en 2021, cerca de 60.000 usuarios, más del 31% de los afiliados y pensionistas del REM, han utilizado la aplicación.

PENSIONES

El secretario de Estado de la Seguridad Social y Pensiones, Borja Suárez, también participó en el Foro de la AISS donde detalló los retos de nuestro sistema de pensiones, que son comunes a los países del entorno europeo, y a los que las medidas adoptadas en España pueden servir de ejemplo, como el impacto del envejecimiento de la población en las cuentas públicas y la discriminación estructural sobre las mujeres que se proyecta en el sistema de pensiones. "*Estamos en una fase de despliegue de la reforma y de evaluación de sus efectos. Hasta el momento, vemos que estaba bien orientada y dando buenos resultados*", dijo el secretario de Estado.

El Foro Regional de la AISS para Europa fue organizado por la Dirección General de Seguridad Social, el Instituto de la Seguridad Social y el Instituto de Informática de Portugal. El próximo congreso regional será el de Asia y el Pacífico y tendrá lugar en Riad en diciembre. [M](#)

ANA DIAZ

PERTE MAR-INDUSTRIA

Transformación histórica

El sector pesquero español está a punto de experimentar una transformación histórica con el anuncio del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación sobre la creación del Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica (PERTE) Mar-Industria. Esta noticia ha sido recibida con gran entusiasmo por Anfac-Cecopesca, cuya incansable defensa de esta iniciativa ha sido fundamental desde junio de 2022.

Durante los últimos años, hemos participado en numerosas reuniones con el Ministerio para resaltar la necesidad y la importancia del PERTE Mar-Industria para el desarrollo y fortalecimiento del sector pesquero y de la industria alimentaria en España. La colaboración estrecha con la Secretaría General de Pesca ha sido clave para asegurar que las necesidades y los intereses del sector estén plenamente considerados en este proyecto.

Los números hablan por sí solos. Según el Instituto Nacional de Estadística (INE), en España existen 580 empresas dedicadas al procesado y elaboración de productos marinos, generando más de 8.000 millones de euros en cifra de negocios y más de 26.000 empleos directos. Esta cifra sería aún mayor si contáramos con la actividad de comercio al por mayor de pescado y marisco.

El sector pesquero español no solo es líder y exportador, llegando a más de 140 países, sino que también es un pilar fundamental de la economía nacional. Galicia, en particular, destaca como una protagonista clave en este panorama, siendo responsable de más del 50% de las presentaciones comerciales de pescados y mariscos en España y posicionándose



El futuro del sector pesquero español se presenta ahora más prometedor que nunca

como la segunda potencia mundial en la conserva de estos productos.

Los Proyectos Estratégicos para la Recuperación y Transformación Económica (PERTE), con cargo a los fondos Next Generation, se configuraron para suponer un revulsivo que permitiera impulsar a los sectores españoles en la nueva economía verde y digital. Si bien existe un PERTE Agroalimentario, aprobado por el Consejo de Ministros el 8 de febrero de 2022, las bases reguladoras establecieron que se enmarcarían en las exigencias del Reglamento (UE) 651/2014. El Reglamento (UE) 651/2014 en su artículo 1.3 a) excluye expresamente la concesión de ayudas en el sector de los productos de la pesca y de la acuicultura, exceptuando las ayudas a la formación, las ayudas para el acceso de las PYME's a la financiación, las ayudas en el ámbito de la investigación y el desarrollo, las ayudas a la innovación en



favor de las PYME's y las ayudas a los trabajadores desfavorecidos y a aquellos con discapacidad. Es decir, no se incluyen las inversiones como elegibles para actividades industriales relativas a la pesca y la acuicultura, siempre que las bases de la convocatoria se articulen utilizando el Reglamento (UE) 651/2014.

Y esto aplicó para el PERTE Agroalimentario, pero también al resto, como el reciente de Descarbonización, al aplicarse el mismo marco normativo que excluye dichas inversiones. La situación de discriminación histórica que sufría el sector, no se aplicaba al cárnico (por citar un ejemplo), ni lo resolvía el FEMPA, que únicamente aplicaría a PYME's en este apartado concreto y sin contemplar todas las posibilidades que si recoge el Next Generation..

El sector, agrupado en Anfac-Cecopesca, acogió con gran interés las posibilidades industriales que los Next Generation aportaban. Así, en diciembre 2021 presentó un plan sectorial con 303,3 millones de euros, que sirviera de base para el desarrollo de los citados instrumentos. Muchas conversaciones se mantuvieron hasta que se conocieron y estudiaron las bases del PERTE Agroalimentario. La voz de alarma la dimos en junio de 2022 en Vigo, ante un representante de la Secretaría General de Pesca.

La colaboración con la Secretaría General de Pesca ha sido clave para asegurar los intereses y necesidades de esta industria

Desde entonces, se ha trabajado discreta y técnicamente desde Anfac-Cecopesca con los Ministerios con competencias en Alimentación e Industria, intercambiando información y manteniéndose un compromiso constante por encontrar una solución. Finalmente, el trabajo ha dado sus frutos. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha logrado una respuesta favorable de Bruselas, obteniendo la autorización de un PERTE Mar-industria específico para inversiones en el sector pesquero y acuícola español, con una asignación de 40 millones de euros para subvenciones. Las empresas han manifestado su interés y existencia de proyectos que, de forma acumulada, alcanzaban más de 300 millones de euros para el periodo 2022-2026.

Aunque la cantidad asignada es menor de la esperada, esta noticia representa un paso adelante significativo en el apoyo al sector mar-industria español.

El camino hacia la transición verde y digital del sector mar-industria español no será fácil, pero con la colaboración público-privada y un compromiso continuo con la innovación y el desarrollo sostenible, el futuro del sector pesquero español se presenta hoy más prometedor que nunca. [M](#)



Roberto Alonso
Secretario General
de Anfac-Cecopesca

63º CONGRESO INTERNACIONAL DE INGENIERÍA NAVAL



Apertura del 63º Congreso de Ingenieros Navales en la Escuela Técnica Superior de Madrid

Duplicar el número de ingenieros navales

El 63º Congreso Internacional de Ingeniería Naval puso en valor la importancia de atraer talento joven al sector. El encuentro, que reunió durante tres días a más de 350 profesionales y expertos, abordó la cuestión a través de 85 ponencias y ocho mesas redondas. El objetivo planteado fue que en los próximos cinco años deberá duplicarse en nuestro país el número de ingenieros navales.

El relevo generacional es una de las cuestiones que más afecta al sector de la ingeniería naval y su supervivencia dependerá de la atracción de la población joven a la profesión. No es novedad que el sector marítimo-pesquero vive con preocupación la ausencia de nuevos profesionales para cubrir las plazas que actualmente están sin ocupar.

Así, se están buscando opciones para llevar a cabo el desafío de ampliar el número de interesados en la profesión. También existe inquietud ante el futuro reto de la descarbonización y la situación geopolítica mundial, que ha supuesto un reto para el comercio, como la invasión de Ucrania o la actual guerra en Oriente Próximo.

Esta es una de las misiones planteadas en el 63º Congreso Internacional de Ingeniería Naval e Industria Marítima, organizado por la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de Madrid, y que ha reunido a más de 350 profesionales para abordar las cuestiones más relevantes del sector a través de 85 ponencias, 150 conferenciantes y ocho mesas redondas. En el mismo recinto se celebró de forma simultánea el I Simposio de Buques Históricos de España.

En el acto, estuvieron presentes el director general de Marina Mercante, Gustavo Santana, el concejal de Innovación y Emprendimiento del Ayuntamiento de Madrid, Ángel Niño; el presidente de la Delegación en Madrid de la AINE y el Coin, Rodrigo Pérez Fernández; la decana del Colegio de Ingenieros Navales y Oceánicos, Pilar Tejo Mora-Granados, y el presidente de la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España, Diego Fernández Casado.

En la sesión inaugural, Pilar Tejo Mora-Granados, quiso destacar el estado óptimo en el que se encuentra el sector naval, a nivel nacional e internacional, y el papel



Acto de clausura del congreso / Asociación de Ingeniería Naval

de España en el mismo. En este sentido, Tejo celebró la situación en la que se encuentran los astilleros españoles, que están a un 45% de actividad por encima de los niveles prepandemia. Aunque también señaló la gran influencia del sector en China, que aglutina más del 50% de la construcción de buques a nivel mundial.

La decana del Colegio de Ingenieros Navales y Oceánicos destacó el reto de la descarbonización y transición ecológica al que debe-

rán enfrentarse las empresas navieras y para el que se necesitará *"invertir alrededor de cuatro billones de euros" pero que "será una gran oportunidad de desarrollo"*. Por ello, Tejo pidió la involucración de la sociedad, empresas y administraciones *"para contar con ingenieros suficientes"*.

Además, se dió a conocer que el 64º Congreso se celebrará del 2 al 4 de abril de 2025 en Gijón (Asturias).

NUEVOS INGENIEROS

Durante la celebración del Congreso se destacó la falta de ciudadanía joven interesada en especializarse en el sector marítimo-pesquero. Así, la falta de relevo generacional supone un desafío al que debe hacer frente la ingeniería naval.

Las esperanzas, expectativas e ilusiones y el futuro del conjunto del sector necesita del talento joven, pero no se llega a las cifras óptimas para garantizar el relevo generacional. Por ello, se ha

El objetivo
es duplicar
anualmente el
número
de ingenieros
navales en los
próximos cinco
años



1 Diego Fernández y Javier Garat / A. Ingenieros Navales



2 Diego Fernández junto a ponentes / A. Ingenieros Navales

planteado el objetivo de obtener el doble de ingenieros cada año durante, al menos, los próximos cinco años.

Así lo dieron a conocer Diego Fernández y Pilar Tejo. Fernández incidió en *"estas miradas y el futuro ilusionante de la profesión y del conjunto del sector dependen de los egresados de esta escuela y las otras cuatro que ofrecen el máster de Ingeniería Naval"*.

Por su parte, el director general de Marina Mercante, Gustavo Santana, manifestó que la *"necesidad de equipamiento de los nuevos buques y el desarrollo de nuevos campos, como el despliegue de la energía eólica marina, hacen imprescindible la necesidad de fomentar vocaciones y contar con más egresados en un sector que ya adolece de gran déficit de profesionales"*.

En esta misma línea se manifestó el concejal de innovación Ángel Niño, que habló de la necesidad de *"fomentar las vocaciones y el esfuerzo para retener el talento"*.

"El futuro ilusionante de la profesión depende de los egresados de esta escuela"

TRANSICIÓN ECOLÓGICA

El proceso de descarbonización será otro de los futuros retos al que tendrá que hacer frente el sector. en el que se ha destacado la urgencia por encontrar soluciones a la acuicultura marina.

En este sentido, el objetivo será encabezar la generación de energías renovables e impulsar el desarrollo tecnológico.

Así, a lo largo de las jornadas, se han realizado ponencias analizando asuntos como los retos y oportunidades de la eólica marina y de la eólica flotante, abordando su

mantenimiento e infraestructuras, al igual que los posibles beneficios y oportunidades que conllevará su inversión.

Julio Muñoz, jefe de departamento de Servicios de Conexión de Redela destacó que *"la generación eólica marina es una oportunidad única para España porque va a aprovechar los avances realizados en la generación terrestre en todos los sectores"*.

Esta misma idea la expuso Germán Carlos Suárez Calvo, presidente del grupo Aliminia (Astican/Astander) al decir que *"la gran oportunidad es resolver los retos que van a surgir al convertirnos en pioneros en la instalación de las plataformas eólicas flotantes en el mar"*.

En una de las mesas dedicada a la marina mercante, José María Torre Martínez, director de flota de Ibaizabal, incidió en que *"es un momento de oportunidad"* para acabar con las emisiones contaminantes. *"Las navieras somos responsables"*



3

3 Eólica marina flotante / Getty



4

4 Estudiantes ingeniería naval / Getty

solo del 3% de las emisiones, somos el transporte más eficiente y ahora podemos demostrar que podemos hacer una transición energética adecuada", dijo.

NUEVA GEOPOLÍTICA

Los futuros escenarios del panorama internacional han afectado al normal funcionamiento de la navegación.

Según José Poblet, de Cotenaval, "la navegación no volverá a la normalidad en el mar Rojo en, al menos, dos años". También señaló la influencia que tendrán las elecciones estadounidenses para el desarrollo del conflicto en Ucrania.

Así lo ha manifestado también Alfredo Serrano, director de CLIA Spain, quien explicó las consecuencias y las dificultades que viven los cruceros, afectados por la influencia de los conflictos y de la percepción de seguridad. Por ejemplo, en Ucrania se han cerrado los cruceros en el mar Báltico

y la guerra en Oriente Próximo ha tenido consecuencia en los itinerarios por el mar Rojo y la zona de Emiratos Árabes.

Además, desde el pasado 19 de noviembre, han sido atacados en la zona más de 40 barcos. Los ataques de los hutíes están afectando a los buques que navegan por Oriente Próximo, lo que afecta, directamente, al consumo en Espa-

"La navegación no volverá a la normalidad en el Mar Rojo en al menos dos años"

ña de este tipo de vacaciones.

Otro asunto tratado en el Congreso fue el aumento del precio de los combustibles. Javier Touza,

presidente de la Cooperativa de Armadores de Vigo (ARVI), abordó la cuestión señalando que, "los actuales conflictos geopolíticos ponen en riesgo la flota pesquera por la vulnerabilidad y la alta dependencia de combustibles fósiles, de ahí la urgencia de la transición energética hasta alcanzar la neutralidad en 2050".

En este sentido, los costes energéticos antes de la invasión de Ucrania eran de 13%, un año después pasó al 35%. Las consecuencias económicas han sido de un beneficio de 200 millones, antes de la invasión ucraniana, a pérdidas de más de 400 millones en 2022.

En definitiva, los tres días de ponencias permitieron a expertos y alumnos analizar la situación actual del sector para abordar sus retos futuros, cumpliendo el objetivo de ampliar el número de ingenieros en los próximos años. [M](#)

CLARA GONZÁLEZ

I Simposio Internacional sobre Buques Históricos

Barcos añejos con solera

La Comisión de Buques Históricos de la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España, ha organizado el “I Simposio Internacional sobre buques históricos”, en el marco del 63º Congreso Internacional de Ingeniería Naval e Industria Marítima. El evento reunió a 24 expertos en las materias de historia naval, cartografía, reconstrucción y restauración de navíos e investigación marítima.

La Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales (ETSIN), perteneciente a la Universidad Politécnica de Madrid, fue la sede del “I Simposio Internacional de Buques Históricos” que se cele-

bró el 24 y 25 del pasado abril, en jornadas de día completo. Entre las actividades programadas se visitó el Canal de Ensayos de la escuela y el Aula de Realidad Virtual, en donde alumnos, profesores y profesionales

del sector pueden realizar paseos virtuales por el interior de buques, así como simular maniobras de barcos entre otras capacidades.

Se programaron 24 ponencias, distribuidas en dos aulas, clasificadas en los siguientes grupos temáticos: la protección de buques y embarcaciones históricas en la legislación; historia y tecnología de buques históricos relevantes; pecios singulares y su investigación/recuperación; la ingeniería naval forense aplicada a buques históricos; y la investigación histórica naval.

Se establecieron mesas redondas tras la última ponencia de cada aula con el fin de explorar los temas específicos expuestos.

En el salón de actos se llevó a cabo la presentación de libro *His-*



toria de la Armada en Filipinas, de Francisco Javier Álvarez Laita y María Luisa Medina Arnáiz. Seguidamente tuvo lugar el acto de clausura del evento.

EL GALEÓN SAN JOSÉ

Cruz Apestegui Cardenal, investigador en arquitectura y construcción naval, bajo el título de su ponencia "El galeón San José, análisis forense en aguas profundas con tecnología no intrusiva", dio a conocer los resultados de la investigación del galeón, construido en 1698, y que, atacado y hundido por buques ingleses en 1708 en aguas colombianas, encierra el tesoro más valioso de la flota española, valorado en más de 2.000 millones de euros.

El galeón San José encierra el tesoro más valioso de la flota española, valorado en más de 2.000 millones de euros



Cruz Apestegui Cardenal en el debate sobre el galeón San José.



Botadura en 1926 de la embarcación de salvamento marítimo Guipúzcoa.

EMBARCACIÓN DE SALVAMENTO GUIPÚZCOA

Xabier Alberdi Lombide, director de Euskal Itsas Museoa, con su ponencia "Construcción y restauración de la embarcación de salvamento Guipúzcoa", explicó los inicios de la historia del salvamento marítimo, que tiene sus raíces cuando la Guipúzcoa fue construida como una embarcación de salvamento. Fue

La Guipúzcoa se convirtió en un símbolo de esperanza para los marinos en apuros



La embarcación Guipúzcoa restaurada.

botada en 1926 en respuesta a la necesidad de proteger las vidas y bienes de los marineros que navegaban en las aguas impredecibles y peligrosas del Golfo de Vizcaya.

El bote disponía de una eslora de 11,90 m, con manga de 2,90 m y puntal de 1,20 m. Entre sus características principales destacaba el monocasco, con estructura de roble del país y forro doble de pino. Era insubmersible y estaba propulsado con bihélice accionada por 2 motores Yeregui de 24 HP.

La embarcación que estuvo equipada con la última tecnología marítima de su época, se convirtió en un símbolo de esperanza para los marinos en apuros y en un emblema de la valentía de los equipos de rescate.

PECIOS HISTÓRICOS EN EL ATOLÓN DE BIKINI

El programa incluyó la presentación inédita de la investigación encargada por el gobierno de Estados Unidos al ingeniero naval Roberto Tuda Ortiz, sobre los pecios históricos del atolón de Bikini que formaron parte de las pruebas nucleares de la primera bomba atómica. El propósito de las pruebas era investigar los efectos de las armas nucleares en los buques de guerra, en donde algunos navíos aún conservan sus tanques con combustible.

ROYAL MUSEUMS GREENWICH

Se presentó también el nuevo estudio realizado por los investigadores de la Universidad Politécnica de Madrid, Jaime Pérez Martínez y Rodrigo Pérez Fernández, que ha permitido arrojar luz sobre el

misterioso origen de un modelo de navío de 60 cañones expuesto en los Royal Museums Greenwich (RMG) y revelar su auténtico origen y fecha de construcción.

La identificación del modelo como un navío saboyano ofrece una nueva perspectiva sobre las prácticas navales en el Mediterráneo del siglo XVIII y también sobre las influencias transnacionales en la construcción naval.

SAN JUAN NEPOMUCENO

Fernando Ceballos Fresneda, Doctorando CEINDO, realizó la ponencia “Proyecto construcción réplica San Juan Nepomuceno”, un navío de línea de 74 cañones de la Armada Española entre 1766 y 1805, apresado en la batalla de Trafalgar por la escuadra británica. Se trata de llevar a cabo varias acciones como la reproducción del buque a escala 1:1, siguiendo los métodos tradicionales y con materias primas originales como el pino, roble y hierro; realizar un viaje inaugural

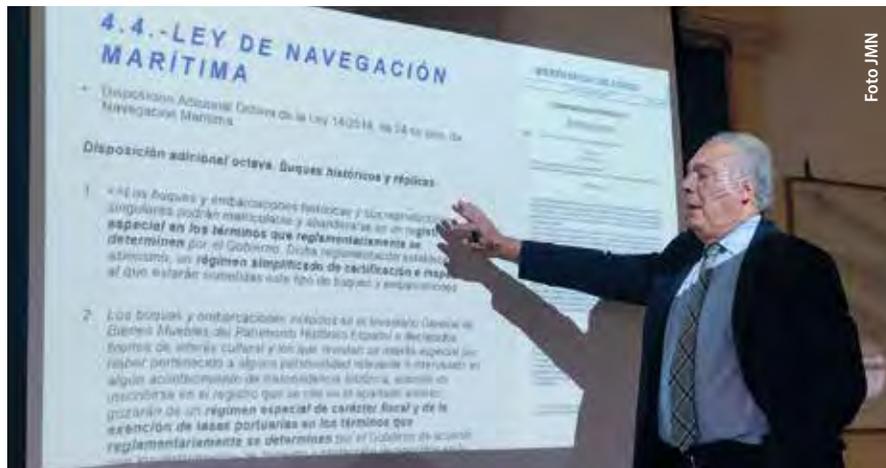


Foto JMN

Jaime Rodrigo de Larrucea, ingeniero naval, en su ponencia sobre “La protección del patrimonio marítimo flotante español”.

desde su astillero hasta el dique de Gamazo en San Martín de Bajamar, (Santander); en la creación de un museo permanente en la capital cántabra con su réplica como gran activo; y el mantenimiento de la carpintería de ribera como actividad profesional para el sector cultural de España.

EL SUBMARINO DE PERAL

Los detalles constructivos del primer submarino de combate ope-

rativo y el primero que dispuso de un sistema de propulsión a base de baterías eléctricas, construido por el científico, marino y militar español Isaac Peral y Caballero, protagonizó la ponencia del historiador naval, Agustín Ramón Rodríguez González, académico de la Real Academia de la Historia, y autor de más de ochenta libros.

PATRIMONIO FLOTANTE

Jaime Rodrigo de Larrucea, explicó las diversas iniciativas realizadas a lo largo de los años sobre los programas de conservación del patrimonio flotante español dirigidos por museos marítimos, instituciones gubernamentales y organizaciones sin fines de lucro dedicadas a la preservación del patrimonio cultural.

Estos esfuerzos van desde la restauración física de las embarcaciones hasta la digitalización de archivos históricos y la creación de programas educativos para aumentar la conciencia sobre la importancia del patrimonio marítimo. [M](#)



Foto AINE

Mesa redonda de los ponentes tras sus intervenciones de la jornada.

— JOSÉ MARÍA NÚÑEZ DE CASTRO HERVÁS

CONTROLADORES DEL TRÁFICO MARÍTIMO DE VALENCIA

Trabajo dinámico y valorado



Los controladores del tráfico marítimo, tanto los pertenecientes a la navegación portuaria como los de salvamento marítimo, gestionan el movimiento de buques en sus áreas de influencia. Este oficio es muy desconocido incluso para los estudiantes de náutica. Es un trabajo dinámico y valorado, pero con gran dificultad para encontrar operadores formados en este sector, dado el aumento progresivo del transporte marítimo de mercancías y pasaje.

Los controladores del tráfico marítimo, también conocidos como Vessel Traffic Services (VTS) en inglés, son profesionales altamente capacitados encargados de supervisar y gestionar el tráfico marítimo en áreas específicas como puertos, estrechos o franjas de alta densidad de navegación. Operando desde centros de control terrestres, estos expertos vigilan constantemente

el movimiento de los barcos, proporcionando información crucial para prevenir colisiones, optimizar

La seguridad es la máxima prioridad en el ámbito marítimo

la eficiencia del tráfico y responder a emergencias en el mar.

La seguridad es la máxima prioridad en el ámbito marítimo, donde una colisión o un accidente pueden tener consecuencias catastróficas. Los controladores desempeñan un papel fundamental en la prevención de accidentes al proporcionar, a los capitanes y tripulaciones, información en tiempo real sobre las condiciones del tráfico,



los peligros potenciales y las maniobras de otros barcos en su área. Esta asistencia permite a los navegantes tomar decisiones informadas y evitar situaciones peligrosas.

Además de garantizar la seguridad, los controladores contribuyen a mejorar la eficiencia del transporte marítimo. Al coordinar el movimiento de los barcos y optimizar las rutas de navegación, ayudan a reducir los tiempos de espera en los puertos, minimizando los retrasos y maximizando la operativa de carga de los buques. Esto no sólo beneficia a las compañías navieras al reducir los costos operativos, sino que también promueve el comercio internacional al facilitar un flujo más eficaz de bienes y productos a través de las rutas marítimas.



Antonio Padial impartiendo una clase de formación continua a los controladores.

El puerto de Valencia trafica con todo tipo de mercancías, destacando los sectores del mueble y madera, textil, calzado, agroganadero

y alimentario, energético, químico, del automóvil, de la construcción y de la maquinaria entre otros.

También dispone de rutas de tráfico regular de pasajeros de ferris con Baleares e Italia, además de ser una importante escala de cruceros del mar Mediterráneo.

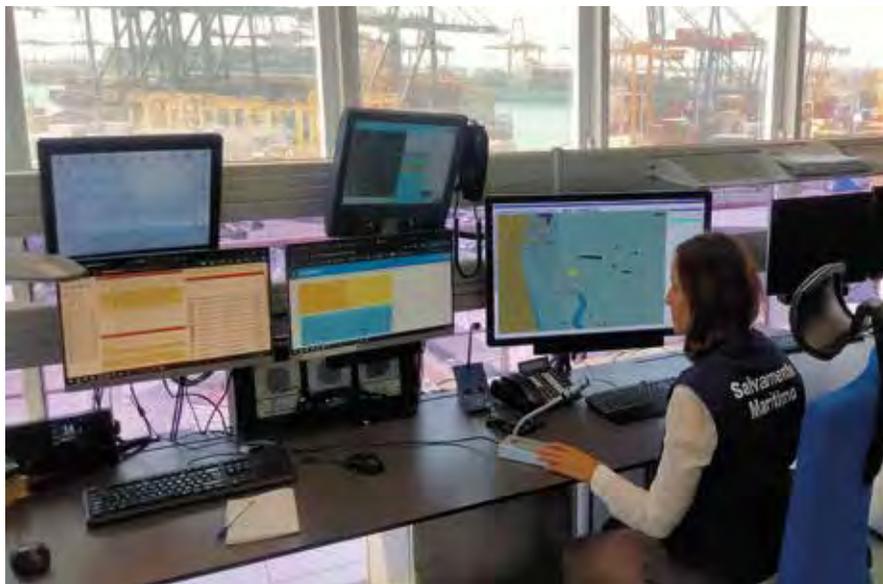
El control del tráfico de buques, asignado a Salvamento Marítimo, corresponde hasta las 12 millas de la costa, como explica Antonio Padial, experto en este sector: "Hay un primer control cuando el buque va a

Se minimizan
retrasos y se
maximiza la
operatividad
de carga

entrar a menos de 12 millas de la costa. Lo primero es la comprobación por parte del Centro de Salvamento que tiene la autorización de entrada. Si la tienen, adelante. En caso contrario, les decimos que permanezcan fuera, mientras nosotros comprobamos los permisos con la Administración Marítima”.

Desde las 12 hasta las cuatro millas y media, Seguridad Marítima visualiza en todo momento los datos en tiempo real de todos los buques que navegan en esta franja.

José Miralles, controlador portuario de prácticos del puerto



Alba Trullenque en el control de Salvamento Marítimo de Valencia.

Antonio Padial Sayas

Jefe de Salvamento y Seguridad Marítima

Antonio Padial es capitán de la marina mercante con 10 años de navegación como oficial y 30 años trabajando en Salvamento Marítimo.

¿De qué centro dependéis orgánicamente?

Pertenece a la Sociedad de Seguridad y Salvamento Marítimo, adscritos al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de la Dirección General de la Marina Mercante.

¿En qué consiste el oficio de controlador del tráfico desde Salvamento Marítimo?

Nosotros efectuamos el control del tráfico marítimo, pero siempre desde el punto de vista de la seguridad y la protección de la vida humana y

la prevención de la contaminación. Existen unos puntos que se llaman dispositivos de control de separación del tráfico marítimo, establecidos por la Organización Marítima Internacional, que contempla la notificación obligatoria de todos los barcos que salen o entran en una zona asignada a un dispositivo. El objetivo es evitar accidentes separando corrientes de tráfico que van en direcciones opuestas.

¿De qué personal disponéis?

Actualmente de 14 controladores.

¿Cómo os afecta la transformación digital y la inteligencia artificial?

Disponemos de un software de identificación automática de barcos al que les podemos asignar fil-

tros, para tener información de su velocidad o que estén detenidos. En esta situación, nos ponemos en contacto con el buque para conocer el motivo y, en caso de accidente, activar de inmediato el protocolo de Salvamento Marítimo.

¿Qué irregularidades pueden presentarse?

Ha habido casos de barcos que han sido sorprendidos realizando una descarga en la mar, aparentemente ilegal. En estos casos, la Administración Marítima nos encarga que le ordenemos que se dirija al puerto más próximo donde se le efectuará una inspección.





José Miralles, controlador del tráfico portuario de prácticos de Valencia.

de Valencia, explica cuáles son las prioridades en la entrada y salida de los buques: “Los primeros son siempre los barcos de pasaje como cruceros y ferris. Oficialmente las entradas tienen prioridad sobre las salidas. Después van los buques portacontenedores y los de carga rodada. Seguidamente graneles, sólidos y líquidos. Finalmente el resto de embarcaciones, como pudiera ser el caso de los yates o las embarcaciones menores”.

— JOSÉ MARÍA NÚÑEZ DE CASTRO HERVÁS
TEXTO Y FOTOS

Alba María Martínez Casero

Supervisora del tráfico marítimo portuario

Alba M^a Martínez, licenciada en Náutica y Transporte Marítimo, lleva ocho años ejerciendo el oficio de control del tráfico portuario, y dos de supervisora en la empresa Valencia Port Control, contratada por la Autoridad Portuaria de Valencia.

¿En qué consiste el trabajo de controlador marítimo de puerto?

Nos encargamos de la ordenación, la coordinación y el control del tráfico marítimo en el puerto de Valencia. Pero la evolución del tráfico aquí ha sido tal que no sólo se realizan estas labores, sino que también integramos toda la información que provienen de distintos sistemas y agentes implicados, porque estamos en contacto directo y continuo con la Autoridad Portuaria de Valencia, la Capita-



nía Marítima, las terminales, y con los servicios técnico-náuticos de prácticos, amarrados y remolcadores.

Contribuimos a la seguridad y a la eficacia de la navegación con un suministro de información; con un seguimiento y gestión del tráfico marítimo y respondiendo a las situaciones

de emergencia o de inseguridad que se puedan presentar.

Nuestra principal responsabilidad es organizar el tráfico marítimo y velar por la seguridad en nuestra área de influencia, que alcanza hasta las cuatro millas y media desde la bocana del puerto.

¿Qué formación se necesita para ejercer el oficio?

Estudios de náutica y la certificación de operador VTS. Es un oficio muy desconocido e intentamos que desde la universidad la gente sepa que existe este puesto de trabajo y que es una opción muy interesante y apasionante.

¿En qué medida os beneficia la transformación digital?

La transformación digital nos proporciona un mayor control y capacidad de gestión. Ahora tenemos mejor coordinación entre los distintos agentes implicados.

PROYECTO MOSES: UN DISEÑO QUE REVOLUCIONA EL TRANSPORTE MARÍTIMO

Sistema autónomo de maniobra y atraque

El proyecto MOSES, en el que ha participado la Fundación Valenciaport, ha diseñado un buque *feeder* híbrido eléctrico, para el transporte marítimo de contenedores a corta distancia; un sistema autónomo de maniobra y atraque y una plataforma digital "inteligente" destinada a poner en contacto la demanda y la oferta de volúmenes de carga.

El proyecto MOSES se puso en marcha en julio de 2022 con la participación de la Fundación Valenciaport.

Reunió a 17 socios de siete países europeos y más de 8 millones de euros de presupuesto, cofinanciados por el programa Horizon 2020 de la Comisión Europea. ¿El objetivo? Mejorar el reparto de contenedores en el transporte marítimo a corta distancia "mediante una serie de innovaciones que incluyen buques innovadores y la optimización de las operaciones logísticas", explica Antonio Torregrosa, director general de la Fundación Valenciaport.

"FEEDER" SOSTENIBLE

Se refiere a la construcción y diseño de un pequeño buque portacon-

tenedores *feeder* para el transporte marítimo de corta distancia, conocido por sus siglas en inglés SSS (Short Sea Shipping).

Una de sus características es su sistema de propulsión híbrido. Respecto a esto, Ignacio Benítez, técnico de Innovación de la Fundación Valenciaport y la persona que ha trabajado directamente en

Se ha diseñado un buque *feeder* para puertos que carezcan de infraestructura de carga y descarga

este proyecto, destaca que "se han realizado y evaluado distintos diseños de hibridación con distintas opciones de combustible", teniendo en cuenta volumen, peso y emisiones totales. "En el caso de un sistema de propulsión mediante baterías, que sería el de menos emisiones -explica Ignacio Benítez-, la capacidad de almacenamiento de energía necesaria ocupa mucho espacio en el *feeder*. Por esta razón se consideran también diseños híbridos con pila de hidrógeno o motor de combustión con metanol".

Otra de sus peculiaridades es que se ajusta a los casos en los que los puertos no dispongan de medios de carga y descarga, porque "estará equipado con un sistema robótico de manipulación de contenedores





Terminal de contenedores del puerto de Valencia.

que es autosuficiente y que mejora la operatividad de puertos pequeños", añade Antonio Torregrosa.

SISTEMA AUTÓNOMO

Por otra parte, también se desarrolla un sistema autónomo de maniobra y atraque. El funcionamiento es un poco más complejo de entender. Se han aplicado algoritmos de machine learning "*basados en el comportamiento de enjambres o bandadas en la naturaleza y que se denominan algoritmos Swarm*", detalla Ignacio Benítez. Estos algoritmos "*han sido entrenados con distintos casos de atraque, y se coordinan con un sistema de Autodocking en el muelle*". Toda esta operación está monitorizada y supervisada de forma remota desde un centro de



Dispondrá de un brazo robótico para la manipulación de contenedores.

control en el puerto. En este caso, la Fundación Valenciaport ha desarrollado un prototipo del llamado Shore Tugboat Control Station o STCS. Es una plataforma software que recoge los datos de los remolcadores (geolocalización, distancia al muelle, velocidad, etc) y los muestra gráficamente en tiempo real. Este sistema proporciona independencia operacional respecto de la disponibilidad de los servicios

náuticos portuarios (prácticos, remolcadores y amarradores).

Una tercera parte de este proceso es el desarrollo de una plataforma de Matchmaking que utiliza también machine learning y big data. Su diseño lo ha desarrollado la Universidad Politécnica Nacional de Atenas (NTUA) con la colaboración de la empresa Danaos y tiene como objetivo conectar la oferta de rutas SSS con la demanda de



Se ha diseñado un buque *feeder* con un sistema de propulsión sostenible preparado para operar en puertos pequeños.

bienes y mercancía, aprovechando al máximo su capacidad y optimizando los costes, a la vez que disminuyendo las emisiones globales. Esta plataforma implementa algoritmos de machine learning para la asignación óptima de envíos "atendiendo a una combinación de criterios, tales como tipo de mercancía, lugar de destino, etcétera y una arquitectura de big data con base de datos PostgreSQL preparada para la gestión simultánea de peticiones en la nube", explica el técnico de Innovación, Ignacio Benítez.

DEMOSTRACIONES PRÁCTICAS

Se han realizado tres pruebas. La primera de ellas se realizó en el puerto de Faaborg (Dinamarca) en octubre de 2023. Allí se probó el sistema de remolcadores autónomos, el sistema de Autodocking y

Se han realizado tres pruebas en Dinamarca y Países Bajos

la comunicación con la estación de control de remolcadores (STCS), empleando dos embarcaciones adaptadas, una unidad de Auto-mooring, desarrollada en el proyecto, y una barcaza modificada.

El segundo demostrador constaba de una operación autónoma de un *feeder* diseñado para los casos de uso contemplados en el proyecto para rutas Short Sea Shipping; la ruta Valencia-Sagunto-Gandía y la ruta Pireo-islas griegas-Mykonos.

La demostración se realizó en las instalaciones del Maritime Research Institute Netherlands (MARIN), en Países Bajos, en septiembre de 2023.

La última de las demostraciones, de un brazo robótico para operación autónoma de carga, se realizó en las instalaciones de la firma holandesa TNO, en Países Bajos, en septiembre de 2023. Benítez nos cuenta que este brazo robótico realizó "pruebas de carga y descarga de contenedores de forma autónoma, empleando visión artificial y sensores de posición. El prototipo incluyó también un sistema de seguridad para cesar la operación al detectar personas u objetos en la zona de actuación. Las pruebas realizadas permitieron validar los desarrollos realizados y abrir el camino para seguir investigando en esta línea de la operativa autónoma supervisada de forma remota".

Antonio Torregrosa

Director general de Fundación Valenciaport

¿Cómo se ha integrado la Fundación en este proyecto?

Una de las principales actividades de la Fundación Valenciaport es la promoción de la innovación, impulsando el diseño, puesta en marcha y ejecución de proyectos de I+D+i orientados a la mejora de la competitividad de las empresas e instituciones del sector. En este sentido, el proyecto MOSES ha permitido evaluar la viabilidad de prototipos y desarrollos que podrían mejorar la eficiencia y la sostenibilidad en la operativa logística.

¿Cuál ha sido el objetivo?

El resultado final del proyecto es un rediseño completo de la operativa portuaria basada en la operación con feeders con medios propios de manipulación de contenedores y que no dependa de la disponibilidad de práctico o remolcadores para entrar en puerto. Con respecto a la participación de la Fundación Valenciaport, su principal rol es analizar cómo se verá afectada la operativa portuaria e identificar modificaciones que es necesario realizar en los sistemas de notificación a buque/ puerto, operativa de terminales de contenedores, sistemas de carga de baterías del buque híbrido y estudiar los flujos de carga entre el puerto de Valencia y puertos de mediano tamaño.

Para hacernos una idea más precisa, ¿cómo sería el proceso, paso a paso?

En primer lugar, la Matchmaking Platform configura la ruta Short Sea Shipping teniendo en cuenta la oferta y la demanda. Cuando el buque más grande llega al puerto principal, una flota de remolcadores autónomos (Autonomous Tugboat Swarm) realizarán la operación de atraque en un muelle que cuente con Auto-Moor Unit. Todo el proceso se supervisa desde la STCS (Shore Tugboat Control Station). Parte de los productos son entonces trasladados a un feeder que incorpora un brazo robótico para la carga y descarga (MOSES Feeder Vessel with Robotic Container Handling System). El feeder se ha diseñado para tener un sistema de propulsión bajo en emisiones, bien puramente eléctrico, o híbrido con baterías. En ambos casos, se di-

mensiona un cargador en el muelle para las baterías del sistema de propulsión (MOSES Recharging Station). El feeder realiza la ruta SSS, evitando emisiones y congestión de tráfico por carretera, y descarga la mercancía en puertos más pequeños a lo largo de la ruta, de forma que se minimiza la distancia y la contaminación por emisiones de transporte pesado.

¿Qué limitaciones de los puertos pequeños y el SSS pretende solventar el proyecto MOSES?

Una de las dificultades en los puertos de tamaño mediano es la falta de rutas regulares. Es preciso realizar un estudio previo que demuestre la viabilidad de este tipo de rutas de SSS mediante feeders, de forma que un feeder pueda llevar la mercancía entre un puerto más grande y otro mediano, y el transporte de interior o hinterland pueda repartirse entre estos puertos según cercanía de los puntos de origen y destino, consiguiendo una mayor eficiencia y disminuyendo las emisiones totales. Otra dificultad es la limitación o falta de una infraestructura adecuada para la carga y descarga de la mercancía. En este sentido, el feeder diseñado incluye a bordo un brazo robótico que permite realizar la operativa supervisada desde un centro de control remoto. 

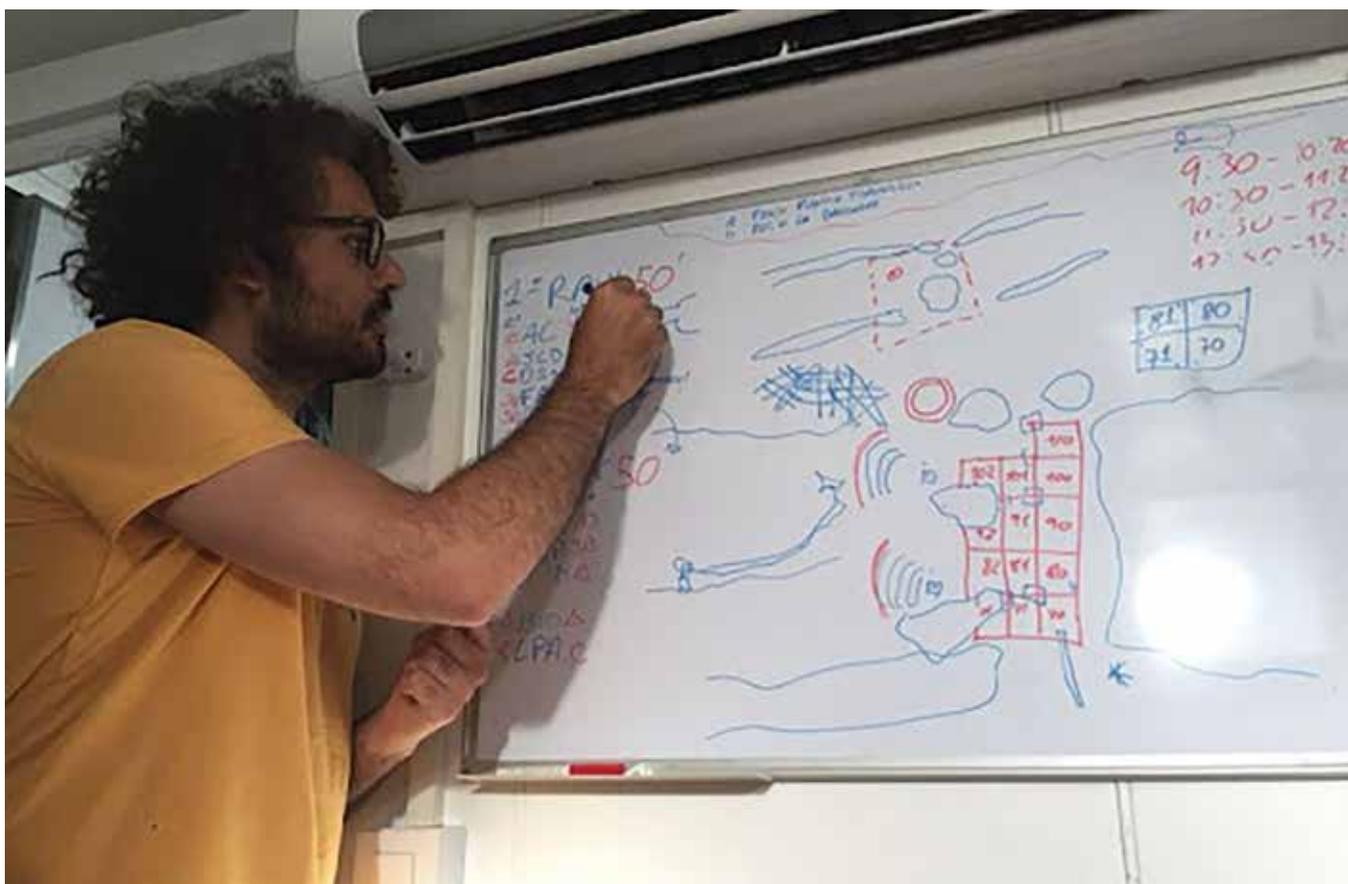


ANABEL GUTIÉRREZ

Felipe Cerezo Andreo

INVESTIGADOR ARQUEOLÓGICO DE LA UNIVERSIDAD DE CÁDIZ

“No existe una carta arqueológica que nos diga dónde están los yacimientos subacuáticos”



La investigación arqueológica “tiene que ser un elemento común de toda la ciudadanía, que debe ser compartido y transmitido”. Felipe Cerezo Andreo, profesional en arqueología submarina, habla sobre distintos aspectos de su trabajo y el proyecto TIDE, donde se han desarrollado experiencias para acercar la historia marítima que nos une como europeos.

¿Qué te motivó para ser buzo?

Me motivaron dos cosas principalmente. La primera es que me apasiona la historia. Tenía claro que quería estudiar historia y sobre todo mediante sus vivencias materiales, a través de la arqueología. Y luego, que soy de la zona de Murcia y desde muy pequeño he estado vinculado al mar, buceando desde los 14 años con botella. De esta manera, hacer arqueología subacuática, hacer buceo científico, era vincular esas dos pasiones, la del mundo sumergido y la de la historia.

¿Qué requisitos se deben cumplir para poder ejercer esta práctica?

Es una profesión dura y hay que tener cierta forma física porque es una práctica exigente. Cuando estamos investigando no es de modo recreativo, es un trabajo profesional. Hacemos cerca de tres inmersiones al día, de más de una hora en algunos casos, dependiendo de la profundidad y de lo que nos marca la normativa. Utilizamos herramientas y técnicas que no son fáciles.

Lo ideal y lo que siempre se debe hacer en arqueología subacuática es formarse en historia. Al fin y al cabo, somos historiadores, somos arqueólogos. Formarse en historia y en arqueología y partir de ahí, compaginar esa formación con el buceo, el conocimiento náutico o nociones sobre cómo se navega de forma tradicional. Esto nos da muchísima información para poder saber y pensar como lo hacía un marino de hace 1.000 ó 2.000 años. Ser capaces de ponernos en su lugar e interpretar bien la historia que nos



Investigadores de la UCA analizando el patrimonio subacuático.

cuentan los objetos que nos han llegado. Por suerte, ahora en España desde hace seis años, tenemos un máster único y específico de arqueología náutica y subacuática del cual soy el coordinador.

¿Cuál es el trabajo previo que debéis hacer antes de sumergiros?

Nuestro trabajo es interdisciplinar, participan distintos investigadores

y nosotros mismos también participamos en diferentes disciplinas o técnicas de investigación. En un primer momento, toda investigación arqueológica subacuática parte de una búsqueda documental tanto de información de archivo, información que puede haber en museos, información que se encuentra en documentación escrita o incluso información oral a través de muchas entrevistas con pescadores o buceadores recreativos, que es un gremio que está expuesto a encontrarse cualquier tipo de objeto por la cotidianidad que tiene su actividad. Recopilando estos datos, planteamos una estrategia de investigación en base a qué queremos conocer, qué tipo de patrimonio sumergido hay en una zona geográfica determinada... O, si tenemos evidencias de que, por ejemplo, hay un naufragio concreto, tene-

En España desde
hace seis años
tenemos un
máster específico
de arqueología
náutica y
subacuática



La actividad de buceo puede generar enfermedades degenerativas..

mos la posibilidad de hacer una investigación a la inversa. Intentar identificar qué naufragio es. Si es de época moderna, a través de fotos y archivos, podemos localizar el nombre y la documentación de registro de esa embarcación. Si es de época antigua, es una investigación de detalle sobre su cargamento, los materiales que llevaba... y, por tanto, a través de ahí interpretar e investigar el origen, la navegación que pudo haber tenido, cómo era la vida a bordo de sus navegantes, etc.

¿Qué secuelas te ha dejado este trabajo?, ¿qué tipo de enfermedades desarrolla un buzo?

Hasta la fecha ninguna. Sí que la actividad de buceo, sobre todo cuando uno está sometido de manera constante al medio hiperbárico puede generar una serie de enfermedades de tipo degenerativo como artrosis o artritis. Estas cuestiones son bastante habituales por

Cada vez las empresas son más serias a la hora de tener un control exhaustivo sobre la seguridad de los empleados

la famosa burbujita de nitrógeno que se nos va quedando.

Pero es cierto que, hace poco, se aprobó una nueva normativa de buceo en la que se contemplaba el buceo científico. Esto va avanzando mucho y se tiene muy bien estudiado. Cada vez las empresas son más serias a la hora de tener un control exhaustivo sobre la seguridad de los empleados. Siguiendo la normativa existente de forma cotidiana, tampoco tiene que ser un problema.

¿Las estrategias marinas son suficientes para conseguir un buen estado ambiental del medio?

En lo patrimonial no lo son. No lo son en parte porque, aunque es cierto que hay una legislación y un marco normativo a nivel nacional, a nivel incluso internacional, la aplicación a veces es deficiente. No es la primera vez que sabiendo la existencia de un yacimiento, acaba destruyéndose. O conociendo la sensibilidad de un área, se hacen intervenciones de construcción de obras portuarias sin una supervisión arqueológica previa o un estudio de impacto. Tampoco hay una estrategia realmente nacional y muchas veces tampoco autonómica sobre cómo gestionar realmente el patrimonio. No existe una carta arqueológica a nivel nacional que nos diga dónde están los yacimientos arqueológicos subacuáticos conocidos. No existe esa mínima herramienta de gestión. Entonces, poco se puede hacer para protegerlo.

Has participado en experiencias de inmersión guiadas, como la que realizaste en el Parque Natural del Estrecho o en la isla de Grosa, ¿cuál es la reacción de las personas cuando observan la riqueza submarina?

Somos un poco egoístas, investigamos la historia porque nos gusta, pero es un elemento común de toda la ciudadanía que debe ser compartido y transmitido con la sociedad. Hacer estas actividades de guiar a personas que no saben lo que están viendo permite que caigan de ese pequeño espolio por desconocimiento de “me llevo este trozo porque es un pequeño suvenir de mi inmersión”, como antes se hacía con las conchas. La gente está muy concienciada a través de la interpretación que se ha hecho por parte de los educadores medioambientales y casi nadie coge nada del fondo del mar.

En el medio patrimonial, todavía hay alguno que va cogiendo cosas. La educación y la colaboración es lo que lleva a que se conozca. Hay una cantidad enorme de patrimonio bajo el agua que se está perdiendo, que no se conoce y que no se protege. Y no se ve porque la gente mira al mar y ve una lámina de agua solamente, ve la superficie. Y todo está debajo. Si no eres capaz de llevar a las personas para que lo vean, no lo van a conocer, no lo van a amar y no van a demandar su protección.

En 2019 comenzó el proyecto TIDE ¿Cuál está siendo su repercusión? ¿Por qué es tan necesario?

Está teniendo una repercusión muy positiva. TIDE es un proyecto



Felipe Cerezo, en una expedición junto a otros investigadores de la UCA.

europeo que aglutina a seis países donde se han desarrollado diferentes experiencias para acercar la historia marítima que nos une como europeos.

Empezó cuando una compañera nuestra, Carlota Pérez Reverte, desarrolló una guía para enseñar a las pequeñas y medianas empresas que se dedican al turismo activo, promotores desde el punto de vista legislativo, cómo se puede hacer de manera responsable la puesta en valor de diferentes sitios arqueológicos,

ya sean subacuáticos o terrestres, muy relacionados siempre con el mundo marítimo.

A lo largo de estos últimos tres años, lo que hemos hecho es aplicar esa guía. Hemos desarrollado específicamente estrategias de digitalización de yacimientos subacuáticos. Hacemos vídeos de 360° o modelos virtuales que metemos en gafas de realidad virtual, las cuales ponemos a disposición de la ciudadanía en diferentes eventos. Si no, aquellas personas que no bucean o que nunca van a poder hacerlo por distintos motivos, jamás podrían conocer ese patrimonio. Por ello, nosotros se lo llevamos de manera virtual. Es una gozada ver cuando de repente se ponen las gafas y se ven debajo del agua. La verdad que es muy impactante, muy impresionante. **M**

No es la primera vez que sabiendo la existencia de un yacimiento, acaba por destruirse

———— MARÍA MARTÍNEZ DE NICOLÁS

PROYECTO CULTURAL TRANSVERSAL EN LA COSTA BRAVA

Museu de la Pesca



En el muelle pesquero de la localidad de Palamós (Girona) se encuentra un curioso diamante. El edificio alberga algo más que un museo con exposiciones permanentes sobre las artes de pesca, además cuenta con dos barcos amarrados en puerto, también visitables, y un aula gastronómica donde realizar degustaciones y cursos de cocina marinera. Por si todo esto fuera poco, además, alberga una Cátedra de Estudios Marítimos.

El Museu de la Pesca tal y como hoy lo conocemos, abrió sus puertas al público el 14 de septiembre de 2002 con el objetivo no solo de garantizar la protección de los fondos que integran sus colecciones sino también el patrimonio marítimo y pesquero de la Costa Brava.

Comenzando por un inmueble con historia: el edificio de El Tinglado fue construido en 1935 como almacén portuario y centro de subastas de pescado, pero no llegó

a cumplir con su objetivo, entre otras cosas porque fue destruido durante uno de los bombardeos de la Guerra Civil. Fue reconstruido en 1944 y tuvo multitud de usos relacionados con el sector marítimo pesquero, incluso albergó la cofradía de pescadores, hasta que fue cedido en 1999 para la localización del museo pesquero.

Para impulsar la investigación y facilitar la consulta y estudio a fondo de su rico patrimonio, la Universidad de Girona eligió este centro como sede de su Cátedra de Estudios Marítimos que tiene como objetivo último contribuir a la sensibilización hacia la sostenibilidad, sin perder de vista la realidad, económica, social y cultural del sector marítimo.

En su Espai del Peix, y con un moderno equipamiento, se promocionan los productos del mar locales y sostenibles de kilómetro cero, haciendo hincapié en aquellas especies menos cotizadas, pero con un alto valor culinario y gastronómico.

Finalmente, a través de sus diferentes actividades culturales y formativas, el Museu de la Pesca ha ido ganándose a pulso un hueco como ágora cualificada para fomentar el diálogo entre la gente de



Los visitantes pueden subir a las embarcaciones que conforman el museo flotante.

Palamós cuenta con el único museo flotante del Mediterráneo dedicado a las embarcaciones de pesca tradicionales

mar y el resto de la sociedad. Regularmente organizan encuentros para hablar de problemas y retos bajo el paraguas de seguir fomentando las vocaciones marineras entre sus visitantes más jóvenes.

COLECCIONES PERMANENTES

El Museu de la Pesca conserva artes y aparejos que usaban los pescadores locales desde principios de siglo XX hasta nuestros días. Eso incluye aparatos utilizados en la navegación, herramientas empleadas en diversos oficios y objetos de la vida cotidiana de la gente del mar.

También dispone de una colección con más de 120 años de antigüedad de ejemplares de animales exóticos procedentes de todo el mundo y una de sus salas recoge un muestrario con más de 1.700 ejemplares de pechinas y tornillos.

Entre sus múltiples actividades destaca el Proyecto Memoria Viva dedicado a recuperar la tradición oral del mundo del mar a través de la grabación y difusión de entrevistas con pescadores mayores para así evitar que se pierda este legado.

Asistir a una subasta en la lonja, a un taller de restauración y mantenimiento de embarcaciones o acompañar a los pescadores en una actividad de pesca turismo son algunas de las joyas inmateriales que también se pueden encontrar en este museo. [M](#)



El Espai del Peix está destinado a la promoción de productos del mar.

————— PATRICIA ROMERO ALONSO

La conmoción cerebral

¿Realmente es una situación médica sin importancia?

Los responsables sanitarios, así como toda la tripulación, deben conocer lo importante que es la atención a un trabajador que sufre un golpe en la cabeza, los síntomas que presenta y las posibles complicaciones.



La conmoción cerebral es la pérdida transitoria de la función cerebral como consecuencia del movimiento de la masa encefálica, producida por un traumatismo en la cabeza, cuello o la parte superior del cuerpo, lo que condiciona que el cerebro impacte con los huesos de la bóveda craneal, a pesar de la protección que le brinda el líquido céfalo raquídeo. Según la magnitud del golpe, así serán los daños que se producirán en el delicado tejido cerebral.

Los traumatismos craneales son frecuentes en personas que practican deportes de contacto, en accidentes de tráfico, niños pequeños

y en personas de edad avanzada. Cursan con síntomas inmediatos, tardíos o sin sintomatología alguna, por lo que tiende a considerarse como una situación médica que no requiere más atención que la de indagar en el afectado si se siente bien, o si sabe dónde está.

Los traumatismos craneoencefálicos se clasifican en leves, moderados y graves según la Escala de Glasgow, que toma en consideración la respuesta verbal, motora y ocular del lesionado.

El cuadro clínico puede fluctuar entre una sensación de aturdimiento, la pérdida del conocimiento y desorientación transitoria, hasta

sangrado externo por oídos. Así mismo pueden aparecer otros signos y síntomas producidos por lesiones cerebrales de mayor magnitud, que podrían ocasionar el fallecimiento del accidentado.

Entre las manifestaciones que se observan en una conmoción cerebral están la desorientación (posterior al trauma: no sabe dónde se encuentra ni qué ha sucedido), cefalea, cervicalgia, zumbido en los oídos, mareos o cansancio intenso, que, en ocasiones, desaparecen en breve período de tiempo o duran varios días o semanas.

Cuando la persona que ha sufrido una conmoción cerebral retoma por

completo la conciencia, se le debe informar, preferiblemente por escrito, de los síntomas o signos a los cuales debe prestar especial atención:

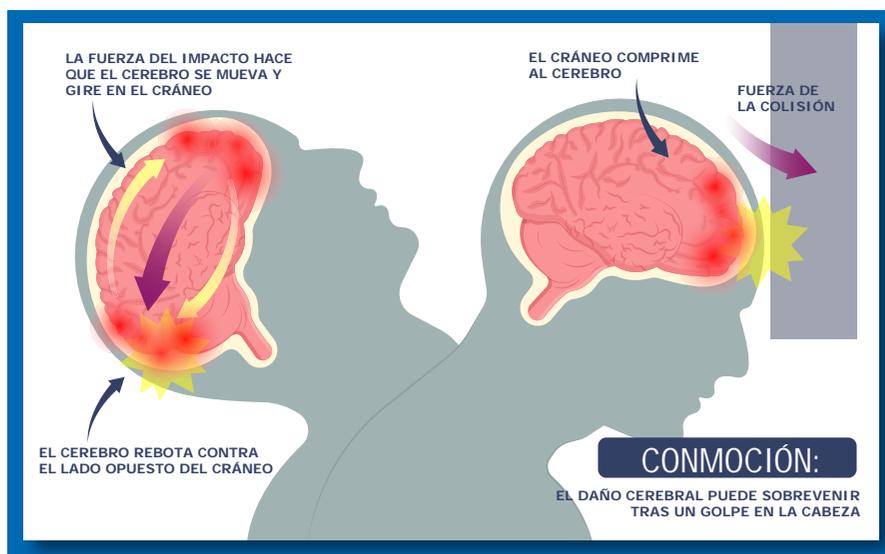
- Vómitos o náuseas frecuentes.
- Dolor de cabeza que persiste o empeora.
- Fotofobia o sensibilidad exagerada a la luz.
- Dificultad para la concentración en las tareas intelectuales, alteración de la memoria.
- Somnolencia o dificultad para caminar o dormir.
- Dificultad para hablar.
- Confusión en general.
- Convulsiones.
- Pérdida de conocimiento.

Es importante destacar la gravedad de la situación cuando se detecta salida de líquido claro o sanguinolento por nariz u oídos, o que las pupilas del lesionado estén aumentadas de tamaño o sean diferentes (anisocoria).

Los síntomas en edades muy tempranas difieren de los de los adultos. La conmoción cerebral se manifiesta por irritabilidad con llanto incontrolable, o por el contrario somnolencia, rechazo a la lactancia, falta de interés en las actividades que realiza cotidianamente y decaimiento.

Por lo general en los ancianos, al igual que en la infancia temprana, las conmociones cerebrales son producto de fallos en las medidas de protección en el hogar o distracción de los cuidadores.

En los bebés y niños pequeños, además de los traumas que sufren por las caídas, existe el llamado Síndrome del Bebé Sacudido, provocado por una sacudida violenta, ya sea producto de abusos en el ho-



gar o jugando con ellos tirándolos hacia arriba.



¿QUÉ CONDUCTA DEBE SEGUIRSE FRENTE A UNA CONMOCIÓN CEREBRAL?

- ✓ La exploración inicial del accidentado es de vital importancia; se valorará el diámetro pupilar y la conservación de la fuerza motora. Así mismo el interrogatorio determinará su estado de conciencia y su nivel de orientación.
- ✓ La observación de los proveedores de salud o acompañantes del accidentado es decisiva en las horas y días posteriores al suceso. Esto permitirá identificar mejoría o agudización de los signos y síntomas existentes, así como la aparición de otros.
- ✓ El reposo, tanto físico como intelectual, es necesario. No se deben retomar las actividades, en especial las deportivas o de riesgo laboral, hasta que no desaparezcan totalmente los síntomas.
- ✓ El tratamiento farmacológico de los síntomas dependerá de la aparición y la magnitud de estos.

✓ Ante las dudas con relación al daño sufrido por el cerebro y poniendo en valor la sintomatología presentada por el accidentado, se recomienda solicitar pruebas de imagen como un TAC cerebral, buscando daños estructurales del cerebro o de los huesos del cráneo.

Los trabajadores del mar que enfrentan cotidianamente riesgos únicos, como son las caídas, los traumas con componentes de las artes de pesca u otras partes de la embarcación, están expuestos a sufrir traumas craneales, con el agravante, en muchos casos, de la imposibilidad de una atención rápida en tierra.

De esto se deriva la importancia de conocer y minimizar los riesgos en las embarcaciones, educar a los trabajadores en el cumplimiento de las normas de prevención de riesgos laborales en general, y en especial la necesidad del uso de los quipos de protección individual (EPIs). [M](#)

————— ROSA M^ª GANDÍA BONNÍN
Médico de Sanidad Marítima

Timbal agridulce de vegetales y piña

 PARA 4 PERSONAS

INGREDIENTES

- 1 berenjena limpia y cortada en rodajas (100 gr)
- 1 calabacín limpio y cortado en rodajas (100 gr)
- 100 gr de zanahoria cocida y cortada en rodajas
- 2 tomates cortados en rodajas
- 4 rodajas de piña en su jugo
- 100 gr queso manchego semi-curado
- Aceite de oliva 0,4
- Sal fina

PARA LA SALSA:

- ¼ cebolla muy picada
 - 2 dl de agua
 - 1 dl de salsa de soja
 - 2 cucharadas soperas de miel
 - 1 chorro de vinagre jerez
 - 25 gr de almidón de maíz
-

ELABORACIÓN

■ Paso 1

Pasamos por la plancha, previamente engrasada con el aceite de oliva, todos los vegetales y la piña y añadimos una pizca de sal.

■ Paso 2

Con la ayuda de un pequeño molde cilíndrico o cortapastas y sobre una bandeja de horno, vamos montando los timbales con los vegetales ya planchados en este orden: piña, berenjena, zanahoria, queso (rayado previamente o cortado a la medida del molde cilíndrico), tomate y calabacín. Reservamos.

■ Paso 3

SALSA AGRIDULCE

Ponemos todos los ingredientes de la salsa al fuego a excepción de la cebolla y el almidón de maíz. Cuando esté hirviendo añadimos el almidón previamente disuelto en un poquito de agua fría. Añadimos poco a poco sin dejar de remover con una varilla (no añadir todo el almidón si consideramos suficientemente ligada y espesa la salsa). Debe quedar ligeramente ligada, pero al mismo tiempo suelta. Reservamos

■ Paso 4

Horneamos los timbales a 180 grados durante 8 minutos. Los disponemos en medio de un plato, retiramos el molde. Añadimos la cebolla muy picada y cruda a la salsa agridulce caliente y salseamos el timbal.



• Valoración Nutricional •

Esta receta tiene muy pocas calorías por comensal. Solo 351,3 kcal.

BERENJENA SÍ, PERO MADURA. La berenjena tiene un contenido fibroso medio; hierro, potasio, fósforo y magnesio, entre sus minerales y vitaminas B6, folatos, tiamina y riboflavina. Los aportes de vitamina C son más significativos, su acción antioxidante protege frente a la oxidación de los lípidos sanguíneos (siendo protector cardiovascular). Según ciertos estudios algunos flavonoides presentes en la berenjena ayudan a disminuir los niveles de colesterol. La berenjena contiene un alcaloide tóxico llamado solanina, más abundante en las partes verdes de la planta y en los frutos poco maduros, que puede provocar migrañas y malestar estomacal; pero desaparece con el calor, de modo que una berenjena madura bien preparada y cocinada no supone riesgo.

VITAMINA C. El calabacín contribuye, a pesar de que tiene muy pocas calorías, a cubrir las necesidades de vitaminas y minerales, especialmente vitamina C y potasio. Además, facilita la digestión y previene problemas digestivos (dispepsia o mala digestión, gastritis) y estreñimiento. Aunque la zanahoria es rica en hidratos y en fibra soluble e insoluble, vitamina A y carotenoides con actividad provitamínica, también tiene vitaminas C y B6 y minerales como el hierro, potasio y yodo. La piña sólo madura satisfactoriamente en la planta. Tiene abundante vitamina C. Importante contenido en yodo; y algo menor en potasio, magnesio y hierro. Contiene fermento de acción proteolítica, capaz de romper las moléculas de proteína que facilita la digestión de las proteínas. Se aconseja en hipoclorhidria, o la falta de jugos digestivos. La bromelaína tiene efecto antiinflamatorio,



antiedematoso, antitrombótico y fibrinolítico, aunque en conserva la bromelina se degrada con facilidad.

ANTIOXIDANTE. El tomate, compuesto principalmente por agua, tiene como macronutriente mayoritario los hidratos de carbono. Destaca el contenido en vitamina A y vitamina C, potasio y licopeno, con alto poder antioxidante y un menor riesgo de padecer enfermedades crónicas, como ciertos tipos de cáncer y las enfermedades cardiovasculares. El tomate triturado o cocinado y su combinación con aceite, mejora la absorción del licopeno en nuestro organismo. Asimismo, presenta carácter antioxidante, reduce los niveles de colesterol; es antibacteriano, antimicótico y antiinflamatorio.

GRASAS Y PROTEÍNAS. El queso manchego semicurado es un alimento rico en proteínas y grasas. Es importante consumirlo con moderación debido a su contenido calórico y su alto contenido de sodio. También es rico en calcio. Aporta vitaminas del grupo B, como la vitamina B12, y minerales como el fósforo y el zinc. Se recomienda consumirlo con moderación y acompañarlo de otros alimentos saludables. La salsa de soja prácticamente no contiene grasas, sí contiene minerales como el potasio, magnesio, hierro, calcio y, sobre todo, sodio por lo que se recomienda usar la variedad baja en sal.

• Autores •

Grupo de Nutrición Saludable Sanidad Marítima formado por las doctoras de Sanidad Marítima Manuela Alemán Fausto y Pilar Domínguez Pedrosa. Receta elaborada por José Manuel Canosa Domínguez y Esteban Filgueira Ponce (cocineros del buque hospital Esperanza del Mar).

Curso de promoción social de la mujer



En la localidad de Torre del Mar tuvo lugar la clausura del I Curso de Promoción Social de la Mujer, organizado por el Instituto Social de la Marina, al que asistieron 31 alumnas, todas ellas esposas e hijas de trabajadores del mar.

El acto estuvo presidido por el delegado provincial del Instituto Social de la Marina y autoridades civiles y militares de dicha localidad.

Se comenzó con un recorrido por la exposición que las propias alumnas habían montado con los

trabajos hechos por ellas mismas durante el curso. (...).

Para terminar el acto, el delegado provincial, don Felipe Peña, dirigió unas palabras en las que expuso claramente las líneas de actuación del Instituto Social de la Marina en su afán de ayuda y promoción de los trabajadores del mar y sus familias.(...)

EN LA CORUÑA

Se clausuró en la Casa del Mar de La Coruña un curso de Promoción Social de la Mujer, con cargo al fondo de protección al trabajo, para hijas y esposas de nuestros trabajadores del mar. Se han impartido clases de cocina, reparaciones caseras y corte y confección, entre ciclos sucesivos cuya duración ha sido de un mes cada uno, aproximadamente.

Cada ciclo tuvo sus materias específicas, prácticas y teóricas, como en el de cocina, la economía y la dietética; en la de reparaciones caseras, la electricidad, fontanería, carpintería, empapelado y decoración, (...).

Han participado 20 alumnas en total.

Primera escuela nacional de trabajadores portuarios

Con motivo de premiar la labor del presidente de la Agrupación Nacional de Trabajadores Portuarios, en un acto celebrado en el muelle de contenedores del puerto de Valencia (...) el ministro de Trabajo, don Licinio de la Fuente, dijo "(...) hemos decidido construir (...) una escuela profesional de esti-

badores portuarios, para que todos los trabajadores de España puedan encontrar en ella la formación que requieren, especialmente, los hijos de los trabajadores, para tener un puesto de trabajo mucho más cualificado y mejor retribuido, y gracias a la generosidad y a la comprensión de las autoridades valencianas

(...) va a estar justamente en Valencia, en esa espléndida y dorada playa de El Saler, (...)"

La escuela tendrá una capacidad para trescientos cincuenta alumnos, de los cuales, doscientos cincuenta lo serán en régimen de internado. A ella podrán acudir alumnos de toda España (...).

Propulsión nuclear para los buques mercantes



Ya es hora de adoptar la propulsión nuclear para los buques mercantes". Esto es lo que acaban de declarar diversos responsables de los transportes marítimos de Francia, Gran Bretaña, Alemania Federal, Japón y Estados Unidos. De ahí la fiebre que se ha apoderado de las oficinas de arquitectos navales. (...) Precisamente es el aumento vertiginoso del "gasoil" lo que hace urgente el empleo de barcos mercantes nucleares. El cálculo es sencillo: partiendo del valor límite de 140 francos la tonelada de mazut, interesa más el combustible nuclear. Ese valor límite (...) estaba previsto para 1985, pero ya se ha llegado a él. Y lo más seguro es que de aquí a 1985/1990 se duplique o incluso se triplique ese precio.

El barco nuclear es potente: por lo menos 100.000 HP., capaces de desarrollar una velocidad del orden de 30 nudos.

Es evidente que el sistema de propulsión nuclear marginará, quizá por un largo periodo, a los petroleros que actualmente no superan la potencia de 60.000 HP. y la velocidad de 16 nudos. Los británicos han realizado los mismos cálculos que los franceses. (...).

También se prevén otras soluciones, con vista a prescindir de las incertidumbres del abastecimiento petrolífero: por ejemplo, el tren de barcos dotados de motores eléctricos, que estarían alimentados por un navío-central nuclear que acompañaría a la flota eléctrica de ese tipo.

"GUIPUZCOA II", UN MODERNO BARCO DE SALVAMENTO CON BASE EN SAN SEBASTIÁN

La embarcación está destinada a salvamento en cualquier estado de la mar y fuerza de viento. El casco es de acero y la superestructura ha sido construida con metales ligeros. Podrá efectuar servicios de remolque de pequeñas embarcaciones de hasta tres y media toneladas, evacuaciones de enfermos o heridos, lucha contra incendios a bordo de buques o en instalaciones portuarias. (...).

TRAGEDIA EN EL "MAR DE LOS SARGAZOS"

Serafín Canosa Vidal, de veintidós años, marmitón del bacaladero español, "Mar de los Sargazos" ha fallecido a consecuencia de las numerosas puñaladas que le produjo el cocinero del mismo buque, Antonio Edreira Fernández. El "Mar de los Sargazos" se encontraba faenando en los bancos de Terranova, cuando el capitán del buque observó una conducta anormal en el cocinero, hasta tal punto que como medida precautoria dirigió la nave a puerto para desembarcarlo. (...) cuando el barco se encontraba a doscientas millas de Saint-Pierre, Antonio Edreira, en plena crisis demencial, atacó a Serafín Canosa con un cuchillo de cocina y le apuñaló hasta el ensañamiento. (...) Serafín Canosa falleció casi instantáneamente (...).



MEDITERRÁNEO

Recuperar días de actividad



La secretaria general de Pesca, Isabel Artime, explicó al sector de arrastre en el Mediterráneo las acciones que permitirán a los pescadores recuperar el 6% de días de actividad en 2024. En un encuentro celebrado por videoconferencia, Artime les comunicó que la recuperación de las jornadas de pesca pasa por medidas obligatorias y otras de carácter voluntario.

La Comisión Europea ve con buenos ojos la propuesta española para recuperar este año el 6% de días de actividad pesquera en el Mediterráneo a través del mecanismo de compensación acordado en el Consejo de Ministros de Pesca del pasado mes de diciembre. Esta recuperación se basa en el establecimiento de dos medidas de carácter obligatorio, que permitirán alcanzar un 5% de los días para el conjunto del sector, y que incluyen la veda para los reproductores de merluza de al menos cuatro semanas (que ya

se aplicaba en 2023) y una nueva veda, entre los 800 y mil metros de profundidad, que persigue cerrar las zonas donde se encuentran los juveniles de gamba roja.

En cuanto a las medidas voluntarias, que aportarán el 1% restante, se incluyen modificaciones en la selectividad de las mallas -45 milímetros en el caso de la pesquería costera y 50 milímetros para la pesquería de profundidad- o la instalación de puertas voladoras.

Las medidas obligatorias permitirán hacer efectivos los días de actividad este mes de mayo. En el

caso de las voluntarias, el período se ampliará para dar más tiempo de estudio a los buques. La secretaria general de Pesca explicó que los pescadores que quieran implementar medidas voluntarias podrán financiarlas, a través del Fondo Europeo Marítimo de la Pesca y la Acuicultura (FEMPA), en función de su naturaleza.

Durante el encuentro, Isabel Artime expuso además las medidas de sostenibilidad para el plan financiero del FEMPA en nuestro país acordado entre el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y las distintas comunidades autónomas con el fin de garantizar la gestión pesquera sostenible en el Mediterráneo, mediante un enfoque integral y equilibrado aplicando el Plan plurianual para los recursos demersales.

Para la secretaria general de Pesca hay que establecer un sistema acorde con las condiciones del FEMPA y, en este sentido, el tope máximo del 15% del FEMPA asignado a España para apoyar la paralización temporal, los desguaces, los cambios de motor o la primera adquisición de buques y la imposibilidad de compensar a cada buque por paralización más de 12 meses durante todo el período, son claves para replantear el sistema. La nueva aplicación propuesta establece un máximo de 52 días financiados para 2024. [M](#)

ANA DÍAZ



CATALUÑA

SEAFOOD de récord

Barcelona acogió por tercer año la Seafood Expo Global que batió todos sus récords anteriores. Más de 2.050 compañías, procedentes de 84 países, expusieron sus productos en los 66 pabellones nacionales y regionales instalados en el recinto de la Fira de Barcelona. El impacto que la feria ha tenido supera los 156 millones de euros.

La Seafood Expo Global de Barcelona se convierte en cada una de sus ediciones -que ya suman 30- en el gran escaparate de la industria de productos del mar. Una plataforma internacional donde proveedores y compradores de todo el mundo se dan la mano para cerrar negocios y dar a conocer las últimas novedades del sector.

El evento, celebrado del 23 al 25 de abril, reunió a más de 2.050 compañías de 84 países que ocuparon un espacio expositivo de 51.277 metros cuadrados, un 4% más que en la edición de 2023, lo que indica el interés creciente de esta feria.

"Con esta expansión, la Seafood Expo Global refuerza su posición de liderazgo, situándose como el esca-



parte donde se dan cita profesionales de todo el mundo representando a toda la cadena de valor, que vienen a Barcelona deseando mostrar y debatir sobre los últimos avances en la industria de los productos del mar. En esta 30ª edición hemos creado nuevos espacios para facilitar el encuentro y las negociaciones entre los asistentes, favoreciendo las relaciones y los partenariados entre socios", asegura Wynter Courmont, vicepresidente de Diversified Comunicatios, empresa organizadora del evento.

Azerbaiyán, Brasil y Costa de Marfil participaron por primera vez. El país sudamericano lo hizo además con pabellón nacional propio como también lo tuvieron Francia, República de Corea, Japón y Omán, que no lo habían instalado hasta ahora. Por otra parte, 584 empresas se estrena-

ron y, aunque algunas habían participado en las ediciones celebradas en España, la mayoría eran completamente nuevas.

La Seafood ha mostrado las últimas novedades en productos del mar frescos, congelados, en conserva, con valor añadido, procesados y empaquetados e innovaciones en maquinaria y procedimientos. También ha ofrecido un extenso programa de conferencias sobre acuicultura, sostenibilidad, seguridad alimentaria, trazabilidad, cambio climático, gobernanza o las implicaciones de la pesca legal, no declarada y no regulada. Para el director de la Fira de Barcelona, Constanti Serrallonga, "Seafood Expo Global y Barcelona forman desde hace tres años un exitoso equipo con gran futuro". [M](#)

ANA DÍAZ

359 alumnos en prácticas no remuneradas en el ISM



Desde el 1 de enero de 2024 y en aplicación a la Disposición adicional 52 del Real Decreto Legislativo 8/2015 las prácticas formativas no remuneradas quedan comprendidas como asimiladas a trabajadores por cuenta ajena en el Régimen General, salvo que la práctica se realice a bordo de embarcaciones, en cuyo caso la inclusión se producirá en el Régimen Especial del Mar.

Con carácter general, la empresa, institución o entidad será la obligada a cotizar a la Seguridad Social por los alumnos en prácticas no remuneradas.

Desde la entrada en vigor de la norma, las estadísticas de las prácticas no remuneradas en el REM engloban 34 Códigos de Cuenta de Cotización y 359 alumnos.



La acción protectora de las prácticas no remuneradas será la correspondiente al REM, con la exclusión de la protección por desempleo, FOGASA, Formación Profesional e incapacidad temporal derivada de contingencias comunes.

Es importante reseñar, que la realización de estas prácticas no da lugar al reconocimiento del coeficiente reductor de la edad de jubilación.

En las imágenes: A la izquierda, alumnos en prácticas del Instituto Marítimo Pesquero de Las Palmas. A la derecha, en Santander, la directora del ISM conversando con alumnos en prácticas de Puente a bordo del buque hospital Juan de la Cosa.

Reglamento de control



La secretaria general de Pesca, Isabel Artime presentaba el pasado 24 de abril las novedades y la aplicación del nuevo reglamento de control de la pesca.

El objetivo prioritario es continuar avanzando en la modernización del sector pesquero a través de las nuevas tecnologías y procesos de digitalización que se traducirá en una simplificación y disminución de cargas admi-

nistrativas, tanto para los pescadores como para la administración.

Su aplicación supondrá un avance en la armonización entre los diferentes Estados miembros en materia de control y sanciones lo que permitirá el avance en materia de trazabilidad y la lucha contra la pesca ilegal.

Artime hacía un llamamiento a todo el sector para adaptarse a la nueva normativa para lo que anunciaba diferentes convocatorias formativas en los próximos cuatro años.

Informe EFCA 2023

La Agencia Europea de Control de la Pesca (EFCA) presentaba su informe anual. A lo largo de 2023 se han lleva-

do a cabo 44.993 inspecciones de las cuales 4.230 llevaron a la identificación de, al menos, una infracción.

En materia de cooperación se ha apoyado a terceros países y organizaciones internacionales, brindándoles apoyo técnico.

El pasado año se formaron 2.433 funcionarios, 684 de Estados miembros de la UE, 315 de terceros países. Además, se han fletado tres patrulleros de inspección marítima y un avión.

Tratado de alta mar

Por mayoría, el Parlamento Europeo ha votado a favor de la ratificación del Tratado de Alta Mar, cuyo objetivo es proteger las zonas situadas más

allá de las fronteras marítimas de los distintos Estados. la decisión del Parlamento aún debe ser adoptada por el Consejo y, posteriormente, ratificada por cada uno de los 27.

Temporada en las almadrabas



Comienza la temporada de atunes para las almadrabas gaditanas. Para la presente campaña las cuatro almadrabas del litoral gaditano dispondrán de una cuota total de 1.643,167 toneladas de atún rojo salvaje, de las que 454,124 serán para Barbate; 426,325 para Conil; 413,264 para Zahara de los Atunes y 349,454 para Tarifa.

En la primera “levantá”, la almadraba de Conil capturó 97 atunes que fueron trasladados a Barbate para ser ultracongelados.

Especie invasora



El pez león *Pterois* originario de la región indo pacífica ha consolidado su presencia en el Mediterráneo oriental, y ahora los científicos confirman que se extiende a aguas más frías lo que puede afectar drásticamente a las comunidades de peces locales, según un informe de la Universidad de Wageningen.

Metanol verde

Cepsa ha firmado un acuerdo con Evos, empresa líder en almacenamiento de energía líquida y productos químicos, para permitir el almacenamiento de metanol verde, que producirá Cepsa, en las instalaciones de Evos en Algeciras y Róterdam. La colaboración, que también prevé el almacenamiento de amoníaco verde en las instalaciones de Evos en Algeciras, facilita la logística para el transporte de productos derivados de hidrógeno verde entre puertos estratégicos de España y los Países Bajos.

Acuerdo con Guinea Bissau

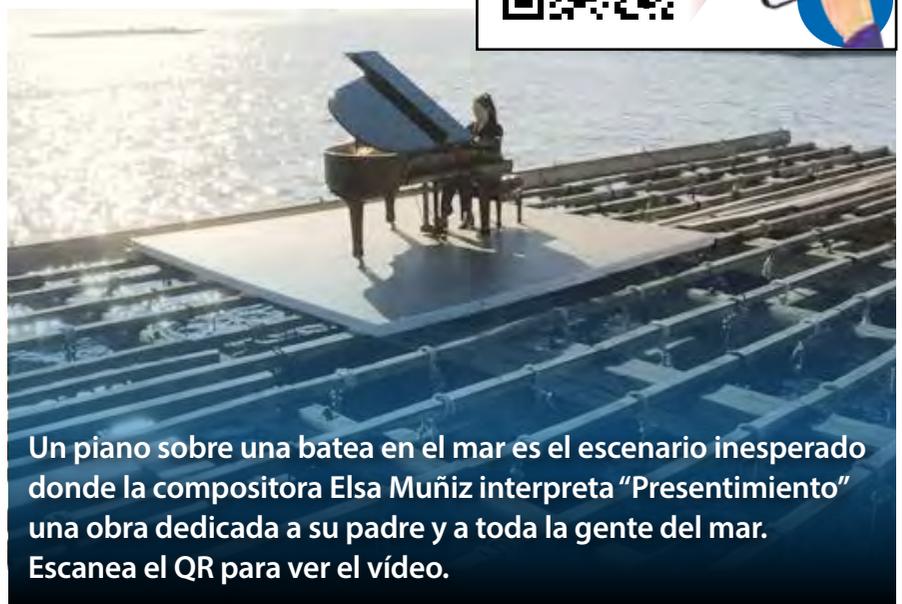
El 14 de junio de 2024 finaliza el acuerdo de pesca de la Unión Europea con Guinea Bissau del que se benefician 20 arrastreros y cerqueros españoles dedicados a la pesca de marisco, cefalópodos y atún. España, junto a otros países afectados, han instado a la Comisión Europea a dar prioridad a este tema o a buscar una solución que permita la continuidad de la actividad de la flota europea.

Upcycling the Oceans



‘Upcycling the Oceans’ apuesta por la tecnología Satlink para combatir la basura marina flotante en áreas protegidas del Levante español. El proyecto, promovido por la Fundación Ecoalf y Ecoembes, refuerza el compromiso de esta empresa española con la limpieza y conservación de los ecosistemas marinos.

Este proyecto piloto desplegará boyas dotadas con sistemas de localización GPS que se pueden fijar a los residuos flotantes para monitorizarlos y facilitar su recogida.



Un piano sobre una batea en el mar es el escenario inesperado donde la compositora Elsa Muñiz interpreta “Presentimiento” una obra dedicada a su padre y a toda la gente del mar. Escanea el QR para ver el vídeo.

Las dos caras de la moneda

“Dos o tres contenedores, aún no sé el número exacto han caído por la borda. Uno nos ha golpeado en un par de ocasiones”

Javier Roviroza Montoro es sanitario y docente en las facultades de Ciencias de la Salud de la Universidad Rey Juan Carlos, la Universidad Alfonso X el Sabio y la Universidad Autónoma de Madrid.

Siente pasión por el mundo marino, lo que le llevó a embarcarse en varias ocasiones con la compañía Transmediterránea como oficial de sanidad.

Las dos caras de la moneda es una novela de ficción en donde el autor desarrolla una gran intriga que engancha la trama desde su comienzo. El libro describe al detalle el interior de un barco y las relaciones entre los marinos que lo integran.

El capitán del buque, Félix, encarga al primer oficial, Mario (que pronto capitaneará su primer barco en la compañía) que observe el comportamiento de los tripulantes. Algo extraño se empieza a percibir en el ambiente. Desde esta sospecha comienza una trepidante aventura a bordo y se ve envuelto en la lucha por el poder entre dos poderosos narcos. Un accidente

a bordo es el detonador, de una sucesión de mentiras y ocultaciones. La investigación del primer oficial, que realiza por su cuenta, le lleva a vivir situaciones peligrosas como poseedor de la clave que demuestra la implicación en

negocios de tráfico de drogas y transacciones monetarias de diversa procedencia.

“Justo antes de que llegaras, le estaba empezando a contar a Bea lo de los asesinatos”

El autor describe los espacios físicos del buque muy inmersivamente, lo que nos sitúa fácilmente a bordo del mercante, orientándonos entre sus habitáculos, pasillos, escaleras y compartimentos.

La tripulación está compuesta por una variedad de roles y responsabilidades donde cada uno es esencial para el funcionamiento, desde los marineros que trabajan en cubierta hasta los oficiales de puente pasando por los ingenieros que operan en las entrañas de la nave y donde cada miembro de la tripulación desempeña un papel vital.

Contenedores que pueden transportar mercancías ilegales gestionados por algunos tripulantes sin escrúpulos.

Las dos caras de la moneda tiene un coste de 16 €, en tapa blanda. 

— JOSÉ MARÍA NÚÑEZ DE CASTRO HERVÁS



Autor: Javier Roviroza Montoro
Edita: Ediciones del Genal



PON RUMBO A UNA ALIMENTACIÓN SALUDABLE

Porque comer bien es navegar mejor



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