

MIAR

Nº 650

DICIEMBRE 2024

escudo social

Ayudas para paliar los efectos de la DANA

Plan de formación

El papel de las coordinadoras de zona

Ocio a bordo

En qué se puede invertir el tiempo libre



**HEMEROTECA DIGITAL
REVISTA**

MAR



Ahora desde 1995



Solidaridad que emociona



Las imágenes de la catástrofe hidrológica vivida en varias comunidades de España, pero especialmente en la provincia de Valencia, a finales de octubre han dado la vuelta al mundo, al igual que la riada de miles de voluntarios caminando kilómetros cargados con provisiones y herramientas para ayudar a los afectados.

Esa empatía con el dolor de otros que lleva a personas de provincias lejanas, y de países más alejados aún, a unirse a esa marea de fraternidad a usar su tiempo libre y ponerlo a disposición de quien sufre, es una solidaridad que emociona.

Pero, aunque nos llene de orgullo esta generosidad espontánea, no todo puede dejarse en manos de iniciativas privadas o del ciudadano de a pie, quien, aunque quiera, con sus manos y recursos limitados no tiene ca-

pacidad para hacer frente a tamaña desgracia personal, material y estructural.

Ahora más que nunca, la coordinación es necesaria para que la recuperación comience a ser un hecho y no solo una intención. La maquinaria del Estado ya está en marcha para que cuando dentro de años recordemos a los que ya no están, los que se quedaron se sientan apoyados en todos los niveles asistenciales posibles.

Paralelamente, sería necesario aprender de lo sucedido para, en la medida de lo posible, poder anticiparse al futuro. Ser conscientes de los comportamientos pasados del ser humano que pudieron haber contribuido a la magnitud de la catástrofe. En este contexto cobra más sentido aún la afirmación de la economista Elena Pisonero en unas declaraciones a la revista *Ethic*: *"La inacción no es una opción porque el coste es la supervivencia"*. M



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)

Lorena Gándara (lorena.patino@seg-social.es)

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

Documentación:

Claudia Agudo (claudia-elisa.agudo@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. 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). Tel. 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. C/ Churruga, 2. Tel. 91 591 99 00.

Málaga: Oficina. Pasillo del Matadero, 4. 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. 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 Editorial MIC.

Imprime: Editorial MIC www.editorialmic.com

Depósito Legal: M.16516/1963

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



sumario

650. Diciembre 2024



Foto de portada: Faro de Songdo en Busán (Corea del Sur)



DANA

Escudo social de ayudas para paliar los efectos de las lluvias torrenciales.

PÁGINA 6

Ley europea de inteligencia artificial



Puertos. Es la primera ley mundial de estas características al primar ética y seguridad. ¿Cómo afectará al sector? **PÁGINA 10**

Entrevista a Mercedes Pardo



Instituto Marítimo Español. 40 años formando a profesionales del sector marino. Hablamos con su directora. **PÁGINA 14**

Entretenimiento a bordo



Más allá del trabajo. El papel crucial del ocio en la salud mental y el bienestar del trabajador embarcado. [PÁGINA 24](#)

Plataforma Soermar



Alta tecnología. Dos décadas desarrollando proyectos de I+D+i para pequeños y medianos astilleros. [PÁGINA 34](#)

Calendario ISM 2025



Faros de España. Más de 140 imágenes recibidas para concursar. Aquí las fotografías seleccionadas. [PÁGINA 38](#)

Y además:

08 Modificaciones en el desempleo

Más protección y menos trámites, además de poder compatibilizar prestaciones y actividad laboral.

18 Jornadas de Celeiro

Seis claves para analizar los principales problemas del sector pesquero y las soluciones que se plantean.

22 Tribuna de Aetinape

José Manuel Muñiz: "Es urgente equiparar la seguridad de los buques mercantes y de los pesqueros".

30 Plan de Formación 2025

La labor de las coordinadoras de zona, clave para el buen funcionamiento de la formación en el ISM.

42 Información accesible

Normas en el etiquetado de productos del mar para personas con discapacidad visual.

46 Reunión de directores provinciales

Un encuentro semestral para la organización interna del ISM, que la DANA obligó a realizar telemáticamente.

50 Proyecto LIFE Ecocest

Una restauración marina a gran escala, pionera en Europa, en las costas de Cataluña.

56 Páginas médicas

La doctora Vega nos habla de prácticas seguras para evitar lesiones por el uso de redes de pesca.

58 Cocina a bordo

Taco de codillo, receta mexicana creada para el personal embarcado, por los cocineros y médicos del ISM.

66 La venganza del campo

Libro de Manuel Pimentel sobre el sector primario despreciado por la sociedad a la que alimenta.

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

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

Síguenos en:



RevistaMAR.ISM



@ISMrevistamar



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

Descárgala en tu smartphone





Escudos para ayudar

El pasado 29 de octubre una depresión aislada en niveles altos (DANA) afectó a las comunidades autónomas de Valencia, Andalucía, Castilla-La Mancha y Cataluña. Las lluvias torrenciales dañaron de manera especialmente catastrófica a la provincia de Valencia.

M PATRICIA ROMERO ALONSO

La caída en un breve espacio de tiempo de más de 600 L/m² produjo en la provincia de Valencia el desbordamiento de varios ríos y barrancos en zonas de orografía inundable y altamente urbanizadas, causando 229 fallecidos y, al cierre de esta edición, 5 personas desaparecidas, así como cuantiosos daños materiales en viviendas, vehículos e infraestructuras.

Las fuertes lluvias torrenciales afectaron a un total de 78 municipios, 75 en la provincia de Valencia, 2 en Castilla-La Mancha y 1 en Andalucía.

Las poblaciones afectadas, y mucho más sus habitantes, tardarán meses, y puede que años, en recuperar la normalidad.

Las ayudas siempre son insuficientes, pero el Gobierno a la mayor brevedad posible, ha puesto en marcha, a través de dos Reales Decretos-leyes, medidas urgentes

ante la que ya ha sido calificada como la mayor tragedia provocada por la lluvia en nuestro país.

PRIMERAS MEDIDAS

El Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones ha diseñado un amplio paquete de medidas extraordinarias de protección y apoyo, que mejoran las previstas con carácter general, para hacer frente a la catástrofe de la DANA.

El Gobierno ha aprobado dos Reales Decretos-ley para ayudar en la catástrofe

1 Incapacidad: La incapacidad temporal de trabajadores y autónomos provocada por la DANA se considerará accidente de trabajo, lo que garantiza el 75% de la base reguladora desde el primer día. Las

pensiones por incapacidad, viudedad y orfandad también se asimilarán a accidentes laborales y, por tanto, verán mejoradas sus condiciones al calcularse en base a los ingresos totales del último año.

2 IMV: Las personas que perciben el Ingreso Mínimo Vital o una pensión no contributiva, percibirán un complemento especial por la DANA del 15% durante tres meses, adicional a la prestación o pensión que perciben.

3 Cese de Actividad: Los autónomos afectados por la DANA que deban parar o suspender su actividad no tendrán que acreditar la existencia de fuerza mayor. Podrán acceder a esta prestación aunque no tengan el periodo mínimo de cotización exigido.

4 Coste Cero: Las empresas en ERTE y directamente afectados por la DANA, estarán exentas de cotizaciones sociales para paliar la falta de ingresos y favorecer el mantenimiento del empleo.

5 Aplazamientos: Las empresas que continúen su actividad podrán solicitar un aplazamiento de hasta cuatro meses a un tipo de interés superreducido del 0,5 por ciento o moratorias a un año a interés 0 del pago de cotizaciones sociales.


6 Facilidades: Se flexibilizarán los pagos a la Seguridad Social mediante la suspensión y ampliación de plazos, así como para solicitar bajas y variaciones de datos de los trabajadores.




Médicos de emergencias recorriendo las calles de Catarroja en Valencia.


SEGUNDO PAQUETE


Una semana después, el Gobierno anunció la aprobación de un segundo paquete de medidas de Seguridad Social que llegan para garantizar la protección a personas y empresas afectadas en esta catástrofe atmosférica:



 Las familias con niños que reciben el Complemento de Ayuda a la Infancia asociado al Ingreso Mínimo Vital (IMV) recibirán un 30% extra los próximos meses. Este aumento se suma al del 15% aprobado la semana anterior. Además, se habilita el teléfono 020 para facilitar el acceso al IMV.

 Se podrá acceder a la prestación de incapacidad temporal sin haber cotizado antes, optan-

do al 75% de la base reguladora desde el primer día.

 Los trabajadores autónomos que hayan tenido que cesar parcialmente su actividad, pero no hayan tenido que paralizar su actividad, podrán acceder a la prestación por cese de actividad temporal parcial.

 Las empresas afectadas indirectamente también podrán optar a los ERTE por fuerza mayor, que implica que se les exonera el 100% de las cotizaciones.

 Los titulares de planes de pensiones afectados por la DANA pueden retirar sus fondos de forma inmediata hasta un máximo de 10.800 euros. 

Más protección, menos trámites

Agilizar la protección por desempleo de nivel asistencial es en pocas palabras el objetivo de los cambios que acaban de entrar en vigor a través del Real Decreto-ley 2/2024. Los trabajadores que se acojan a este modelo, entre otros cambios, podrán compatibilizar los subsidios y prestaciones por desempleo con la actividad laboral a tiempo completo.

M PATRICIA ROMERO ALONSO

El Real Decreto-ley 2/2024 fue aprobado con la intención de corregir las debilidades estructurales que dificultan la búsqueda de empleo.

La norma, que entró en vigor el pasado 1 de noviembre, va encaminada a reducir el desempleo estructural y el paro juvenil, corregir la dualidad, mejorar el capital humano, modernizar la negociación colectiva y aumentar la eficiencia de las políticas públicas de empleo, dando, además, un impulso a las políticas activas de empleo, que se orientarán a la capacitación de las personas trabajadoras.

Estas reformas, en suma, vienen a favorecer de manera transversal el objetivo de un mercado de trabajo inclusivo y resiliente y res-

ponden con coherencia a las políticas públicas para hacer el mercado más dinámico y con capacidad de respuesta.

Este Real Decreto-ley pone en marcha las medidas necesarias para dar cumplimiento a la Reforma 10, «Simplificación y mejora del nivel asistencial de desempleo», prevista en el Componente 23 del Plan de Recuperación, Transforma-

ción y Resiliencia, que tiene como propósito agilizar el funcionamiento del sistema y adecuar sus objetivos para dar más claridad, seguridad jurídica y facilitar la gestión, con especial atención hacia los colectivos con mayor grado de vulnerabilidad.

Las personas en situación de desempleo de larga duración tendrán prioridad de acceso a los programas que faciliten su reincorporación al mercado laboral.

Se busca
una mayor
automatización de
los subsidios de
forma similar al de
las prestaciones
contributivas

COMPATIBILIDADES

La nueva normativa está encaminada a lograr una mayor automatización de los subsidios, de manera similar a la que ya está establecida en las prestaciones contributivas.

Además, regula el Complemento de Apoyo al Empleo (CAE) como instrumento de compatibilidad tanto del subsidio de desempleo

Cambios en los subsidios por desempleo introducidos en el Real Decreto-ley 2/2024



Elaboración propia con información del SEPE

como de la prestación ordinaria, con la incorporación laboral. Esta ayuda se podrá prolongar durante un periodo máximo de 180 días.

Este complemento está diseñado para compatibilizar los contratos a tiempo parcial con el subsidio de desempleo. También será válido para aquellas personas que inician un trabajo a tiempo completo o parcial.

CUANTÍAS

Las cuantías para las personas beneficiarias del nivel asistencial de desempleo oscilan entre los 480 y los 570 euros según el IPREM, índice empleado como referencia para

la concesión de ayudas. Los seis primeros meses percibirán el 95 % del IPREM (570 euros); los seis meses siguientes el 90% (540 euros) y el resto del periodo, el 80 % (480 euros). Además este subsidio es compatible con el empleo.

Respecto a los españoles emigrantes retornados sin derecho a prestación contributiva, ya desde la normativa anterior podían acceder a este tipo de subsidio.

Aunque esta norma entró en vigor el 1 de noviembre, los derechos reconocidos, anteriores a esta fecha, se mantienen con la normativa anterior, hasta la fecha prevista para su extinción. [M](#)

5 tipos de subsidios:

- 1 Para mayores de 52 años
- 2 Por agotamiento de la prestación contributiva
- 3 Por no cumplir el período de cotización mínima para acceder a la contributiva
- 4 Por desempleo de emigrantes retornados
- 5 Por desempleo de las personas víctimas de violencia de género o sexual

CÓMO BENEFICIARÁ LA NUEVA LEY EUROPEA SOBRE IA AL SECTOR PORTUARIO

Navegando hacia el futuro

El pasado 1 de agosto entró en vigor la Ley Europea de Inteligencia Artificial (IA). Se trata del primer marco regulatorio del mundo de estas características. Una ley histórica cuyos principales objetivos son garantizar la seguridad, respetar los derechos fundamentales, promover la transparencia y fomentar la innovación. Pero, específicamente, ¿cómo afectará esta ley al sector portuario?

M ANABEL GUTIÉRREZ

La Ley Europea de Inteligencia Artificial, en adelante Ley IA (Reglamento UE 2024/1689), que entró en vigor el 1 de agosto pasado, representa un hito en la regulación de la inteligencia artificial, estableciendo un marco ético y seguro no solo para el desarrollo y uso de esta tecnología, también un paso importante hacia un futuro en el que la IA se utilice de manera segura, ética y beneficiosa para todos.

La UE ha dado un paso valiente, no exento de controversias dado que sus principales competidores, EEUU y China, no optan en este momento por una regulación, bajo el pretexto de que eso podría frenar su desarrollo y propiciar su fuga a otros lugares donde no existan estas limitaciones.

PUERTOS INTELIGENTES

Llegados a este punto, seguramente todos nos hacemos las mismas preguntas: ¿cómo afectará esta ley al sector portuario? ¿Limitará su competencia con respecto a otros

países o resultará beneficioso? Un reciente informe, elaborado desde la Cátedra Smart Ports de la Universitat Jaume I de Castellón de la Plana, analiza los principales ejes de esta ley y su potencial impacto en el sector, tratando de dar respuesta a estas preguntas.

Uno de sus principales objetivos es que los sistemas de IA no comprometan la seguridad ni los derechos fundamentales de los ciudadanos. Francisco Toledo, director de la Cátedra Smart Ports y catedrático de Ciencias de la Computación e Inteligencia Artificial, explica



5 PRÁCTICAS INTELIGENTES

Explica Francisco Toledo, director de la Cátedra Smart Ports, que en nuestro país estamos asistiendo a un proceso de transformación digital portuaria en el que se están implantando progresivamente sistemas de IA en áreas como la automatización, la logística inteligente, el mantenimiento predictivo, la ciberseguridad o la gestión de la energía. Aquí algunos ejemplos:

01 PUERTO DE BARCELONA.

Ha implementado sistemas de IA para optimizar la gestión del tráfico y la logística portuaria y utiliza tecnologías de *machine learning* para analizar datos en tiempo real y mejorar la asignación de recursos, la planificación de las operaciones y la gestión del tráfico en las terminales. La Terminal Barcelona Port (BCT) ha integrado un sistema automatizado de gestión de contenedores que usa IA para asignarles en las ubicaciones más eficientes dentro de la terminal.

02 PUERTO DE BILBAO.

Su sistema de predicción basado en inteligencia artificial

está desarrollado para optimizar el mantenimiento de las grúas de contenedores y otros equipos portuarios.

03 PUERTO DE VALENCIA.

Ha puesto en marcha un sistema inteligente para gestionar la logística y los procesos de carga mediante el uso de IA y big data.

04 PUERTO DE ALGECIRAS.

Ha adoptado un sistema de mantenimiento predictivo basado en IA para optimizar la operatividad de las grúas y otros equipos portuarios. El sistema analiza datos históricos y en tiempo real de los equipos para predecir fallos antes de que ocurran.

05 PUERTO DE MÁLAGA.

Su sistema inteligente de videovigilancia está basado en IA para mejorar la seguridad física y cibernética. Utiliza una técnica de análisis de vídeo inteligente para detectar comportamientos inusuales o situaciones de riesgo en tiempo real y alertar a las autoridades competentes.

que este punto concretamente se refiere a "protecciones específicas para derechos como la privacidad, la igualdad y la no discriminación; limitaciones y, en algunos casos, prohibiciones en aplicaciones de IA que puedan suponer un riesgo para estos derechos, como el uso masivo de la identificación biométrica en espacios públicos o el procesamiento de datos de carácter sensible sin el consentimiento adecuado". La Ley Europea de IA introduce una clasificación de los sistemas de inteligencia artificial en función del riesgo que representan, con la intención de im-

Opinión

Francisco Toledo

Director de la Cátedra Smart Ports

Una IA ética y segura favorecerá sin duda la competitividad

Incrementará la confianza de los consumidores y socios internacionales y se convertirá en un valor añadido para las empresas europeas que implementan IA. Sin duda, favorecerá la competitividad europea.

La Ley Europea de IA tiene el potencial de establecer un estándar mundial. Similar a lo ocurrido con el Reglamento General de Protección de Datos (GDPR), la ley puede influir en otras jurisdicciones que busquen modelos de regulación responsables. El impulso a la innovación en IA segura fortalecerá la competitividad de las empresas europeas en sectores de alto valor añadido, ya que sus productos y servicios estarán adaptados para funcionar en entornos de alta seguridad y complejidad. El desarrollo de tecnología avanzada en ciberseguridad, además, permitirá a Europa destacarse en el desarrollo de soluciones completas y seguras en contextos complejos.

Por otra parte, la Ley promueve los entornos de pruebas controlados (*sandbox*) para que empresas y startups puedan experimentar con sistemas de IA bajo supervisión regu-

latoria. Este entorno brinda una ventaja significativa a Europa al facilitar la innovación sin los riesgos asociados a la implementación temprana y desregulada, lo que resulta en productos finales de mayor calidad y seguridad.

Estoy seguro de que los puertos europeos que implementen IA bajo esta ley podrán ofrecer garantías adicionales en ciberseguridad y eficiencia operativa, atrayendo a empresas y operadores logísticos internacionales. En definitiva, la capacidad de Europa para ofrecer sistemas portuarios y logísticos de alta seguridad puede diferenciarla como un socio preferente para actores internacionales.

Finalmente, me gustaría destacar que la ley supone una demanda importante de expertos en IA, ciberseguridad y regulación, lo que impulsa la formación de talento altamente cualificado. Esta inversión en capital humano especializado es un activo estratégico para Europa, generando empleo de calidad y desarrollando un ecosistema de conocimiento que refuerza la posición de la UE como centro de innovación y transferencia de conocimiento.



poner regulaciones proporcionales y específicas (ver recuadro de la página 13). En opinión de Francisco Toledo, "las autoridades portuarias y los desarrolladores tecnológicos deben adoptar medidas que, además de cumplir con las directrices de la Ley Europea de IA, también incluyan protocolos de supervisión humana para mantener un nivel adecuado de control en sistemas que afectan directamente a la seguridad operativa".

ÉTICA Y SEGURIDAD

Esta norma va a tener un impacto significativo en la ciberseguridad. Teniendo en cuenta que los puertos son infraestructuras críticas y vulnerables para sufrir ciberataques, el director de la Cátedra Smart Port asegura que esto va a suponer la adopción de "medidas de ciberseguridad robustas, protegiendo los datos y sistemas contra posibles vulnerabilidades". A esto se le suma que la Ley, según este experto, propiciará la experimentación en entornos regulados y el fomento de la colaboración entre expertos en IA y en ciberseguridad para crear conjuntamente tecnologías más seguras y mejor alineadas con las normativas.

La nueva ley tiene implicaciones directas en la ciberseguridad marítima, especialmente en lo referente a la detección temprana de amenazas o la respuesta automática a incidentes. Se puede entrenar a la IA para detectar patrones anómalos en grandes volúmenes de datos, pero la ley exige que estos sistemas sean transparentes y explicables, lo que puede dificultar el uso de téc-

Sistemas de IA de alto riesgo

□ AUTOMATIZACIÓN PORTUARIA.

Aquellos sistemas que puedan vulnerar la protección de datos (como los sistemas de control de grúas automatizadas, sistemas de navegación autónoma de embarcaciones dentro de puertos, o sistemas de reconocimiento facial para el control de acceso), estarán sujetos a requisitos más estrictos, como evaluaciones de impacto, transparencia y supervisión humana.

□ MANTENIMIENTO PREDICTIVO.

Los sistemas utilizados para predecir fallos en equipos marítimos también podrían considerarse de alto riesgo, especialmente si su fallo pudiera poner en peligro vidas humanas o causar daños ambientales significativos.

□ DECISIONES ALGORÍTMICAS.

Deberán ser transparentes y explicables, especialmente cuando se tomen decisiones que afecten a los derechos de las personas. En el ámbito marítimo, esto podría aplicarse a sistemas de selección de rutas marítimas, asignación de tareas a la tripulación o evaluación de riesgos.

□ GENERACIÓN DE CONTENIDO.

Los sistemas de IA que generan contenido, como *chatbots* o asistentes virtuales, deberán indicar claramente que el contenido generado es artificial. Esto podría ser relevante en el contexto de la comunicación entre buques y puertos, o en la atención al cliente en las terminales portuarias.

□ PRIVACIDAD.

La ley refuerza la protección de datos personales, lo que implica que las empresas portuarias y marítimas deberán garantizar la seguridad y confidencialidad de los datos que recopilen y procesen mediante sistemas de IA.


□ BIOMETRÍA.

El uso de sistemas de reconocimiento biométrico, como el reconocimiento facial o de iris, estará sujeto a restricciones adicionales, lo que podría afectar a los sistemas de control de acceso en los puertos.

nicas de aprendizaje profundo. La IA, por otra parte, puede automatizar muchas de las tareas relacionadas con las respuestas a incidentes, pero establece la exigencia de supervisión humana para las decisiones críticas, lo que limita la autonomía de los sistemas. La ley fomenta el desarrollo de sistemas de IA más robustos y resilientes, capaces de resistir ataques cibernéticos. Esto implica la necesidad de implementar medidas de seguridad adicionales, como la encriptación de datos

y la autenticación multifactor. Para las empresas marítimas esto va a suponer un esfuerzo añadido. Deberán encontrar el equilibrio ade-

Las empresas marítimas deberán armonizar dos objetivos: innovación y seguridad

cuado entre estos dos objetivos, garantizar la seguridad y la innovación. Otro de los desafíos será la escasez de talento: la implementación de sistemas de IA requiere de profesionales con habilidades específicas en ciberseguridad y ciencia de datos. *“La Ley Europea de IA abre un nuevo horizonte para el sector portuario, que ahora debe mover ficha y ser capaz de adaptarse rápidamente a los nuevos requisitos normativos”*, concluye el director de la Cátedra Smart Ports. 



Mercedes Pardo

CEO DEL INSTITUTO MARÍTIMO ESPAÑOL

“Hay un interés por la formación que antes no existía”



Mercedes Pardo dirige el Instituto Marítimo Español (IME) que este año ha cumplido 40 años formando a los futuros profesionales del sector marino. Su máster en Negocio y Derecho Marítimo, que imparte en colaboración con la Universidad Pontificia Comillas (ICADE), es el programa bandera de la institución.

¿Qué tipo de enseñanzas ofrece el IME?

Llevamos 40 años formando a profesionales. Alumnos que acaban de terminar las carreras de Náutica, Marina Civil o Derecho y desean trabajar en el mar. El máster en Negocios y Derecho marítimo, que impartimos en colaboración con ICADE, es el programa que marcó nuestros inicios y con el que cumplimos cuatro décadas de enseñanza. Tiene total empleabilidad ya que los alumnos, mientras lo cursan, realizan prácticas en empresas que luego les contratan. Es nuestro proyecto bandera y el más longevo.

A partir de ahí, realizamos formaciones de carácter más específico, acorde con las demandas de los nuevos tiempos. Por ejemplo, la descarbonización es un gran reto para las navieras. Se necesita mucho conocimiento y nosotros ofrecemos un curso sobre la materia. Este año hemos realizado dos convocatorias por la enorme acogida que tiene. Otro ejemplo son los combustibles alternativos al fuel-oil como amoniaco, hidrógeno o metanol. Todavía no sabemos cuál será el que predominará en el sector pero, dada su importancia, también tratamos estos temas en la formación que impartimos.

Al final, lo que hacemos son formaciones muy adaptadas a los nuevos tiempos. La actualidad en Derecho Marítimo, convenios internacionales y regulaciones que afectarán a la



Representantes del IME en una recepción en Zarzuela con Felipe VI.

industria. Desarrollamos programas en función de lo que nos demanda y pide el sector.

¿Cómo ha evolucionado la formación marítima en nuestro país?

Creo que muy favorablemente. Antes había mucha gente trabajando en el sector sin formación. Sin embargo, en los últimos años, gracias a la labor llevada a cabo por instituciones educativas y académicas, se intenta profesionalizar a los trabajadores aprovechando que la gente está más dispuesta a aprender y quiere prepararse para los nuevos tiempos.

Los nuevos
tiempos demandan
trabajadores
formados y
cualificados

Hay un interés por la formación que antes no existía y también por lo que se conoce como “Lifelong Learning” o aprendizaje continuo y permanente a lo largo de toda la vida. Hay que formarse para lo que viene: sistemas de seguridad, buques autónomos, nuevas tecnologías aplicadas al mundo marítimo. El sector está obligado a conocer estas materias, a informar de ellas y enseñarlas a todos los profesionales, los actuales y los futuros.

Mi impresión es que el avance ha sido muy favorable. También hay más mujeres. Aunque siguen siendo minoría, se observa mayor presencia femenina en barcos y empresas, ocupando puestos intermedios y directivos. Aunque aún queda mucho por hacer, son muy buenas noticias.

¿Cómo habéis celebrado este 40º aniversario?

Cumplir 40 años implica que todo el sector ha pasado en algún momento por el IME, bien como

alumno, como profesor, o como empresa, colaborando y captando talento.

En este sentido, somos una comunidad. Te diría, incluso, que casi una familia. Por eso, el programa de actos que hemos desarrollado a lo largo del año ha sido variado, organizando jornadas académicas y técnicas y combinándolas con actividades más lúdicas como, por ejemplo, la travesía del Camino a Vela donde hemos tratado el tema de la sostenibilidad, el trabajo en equipo, la RSC (Responsabilidad Social Corporativa), el networking o las profesiones azules.

También hemos celebrado un torneo de pádel. Muchos de nuestros alumnos son jóvenes y, al tiempo que practicaban un deporte, les hemos dado la oportunidad de hacer contactos con otros profesionales del sector, lo que es muy interesante. Además, en el mes de noviembre, hemos participado en el aniversario de la Sociedad Española de Derecho Marítimo, que acaba de cumplir 75 años de vida.

Mercedes Pardo
en su despacho.



Etapa del Camino a Vela conmemorativa del 40º aniversario del IME.

Apostáis por el futuro con la asociación Educación Azul...

La asociación nació en 2019 dentro de la travesía del Camino a Vela que hicimos aquel año. Participamos personas del sector, con distintas inquietudes, pero con una misma preocupación: la falta de relevo en el mar. Así se creó Educación Azul.

Los primeros años fueron muy duros porque al ser una asociación sin ánimo de lucro no encontramos financiación para los proyectos. Pretendemos generar ese ansiado relevo generacional, por lo que nos dirigimos a los niños. Vamos a colegios e institutos con el ánimo de despertar vocaciones e interés por el mundo del mar.

Con la iniciativa "Barcos de cartón" hemos botado ya varias embarcaciones realizadas por los chavales. Es una experiencia ilusionante para ellos y para nosotros. Construir un barco de cartón partiendo de la elaboración de los planos, botarlo y ver cómo navega da mucha alegría. Son experiencias únicas que, de alguna manera, "marinizan" a los más pequeños.

También hemos recorrido institutos y universidades para dar visibilidad a un sector que, curiosamente, siempre ha vivido de espaldas al mar por no saberlo vender. Y estamos ante un sector apasionante, que puede ser duro en algún momento, pero

Despertar vocaciones marineras entre los jóvenes es esencial para combatir la falta de relevo en el mar

que ofrece muchas ventajas a los jóvenes. Es un sector dinámico e internacional que les permite viajar, cuidar el medio ambiente y ser sostenibles.

Creo que el sector ofrece muchas ventajas y hay que contarlas. Hay muchos jóvenes a los que les gusta el mar y, sin embargo, no se han planteado nunca estudiar una carrera que les permita embarcarse.

Estamos desarrollando junto al Clúster Marítimo Español una guía de itinerarios azules. Es una guía muy sencilla para los chavales que, a lo mejor no quieren estudiar una carrera universitaria, pero sí realizar una FP y trabajar en náutica o en pesca. Nos dirigimos a estos jóvenes mostrándoles qué caminos seguir para cumplir sus sueños. Porque hay itinerarios comunes y luego, en función de la rama a la que se quieran dedicar, programas formativos específicos.

En este sentido, vamos a trabajar con el Clúster en una campaña de comunicación, divulgando las posibilidades educativas y laborales que ofrece el mar. Y serán influencers conocidos quienes difundan nuestros contenidos a través de las redes. Así es más fácil llegar a los jóvenes y dar al sector la visibilidad que necesita en clave positiva.

¿Cuál es la reacción de los niños cuando participan en vuestros talleres?

Da mucha alegría verles. El mar une. Seguro que no conoces a alguien al que no le guste el mar. Con la asociación Inspiring Girls hemos recorrido varios colegios haciendo



Alumnos del Máster de Negocio y Derecho marítimo en ICADE.

El gran reto es que la economía azul entre en los libros de texto escolares

sesiones de networking con mujeres del sector que cuentan en cinco minutos el trabajo que realizan. A partir de ahí, hemos realizado un concurso de dibujo en el que los niños deben pintar las profesiones del mar donde trabajan mujeres. Sinceramente, ves ilustraciones maravillosas. Esa es la clave positiva que buscamos.

Hay mucha ilusión. Proyectos como el comentado de Barcos de Cartón o Faros de Niños acercan el mar a los más pequeños y eso es lo que pretendemos, que conozcan un poquito el mar -aunque sea de puntillas- para despertar esa inquietud que, con el tiempo, les motive a seguir en este mundo.

La formación es entonces la clave para captar talento...

Efectivamente lo es. Educar es la clave e inculcarlo desde niños. De hecho, uno de los objetivos que tenemos a más largo plazo es incluir en los libros de texto unidades didácticas sobre economía azul. Es un proyecto ambicioso en el que nos tocará lidiar con las administraciones.

Creo que ahora, que hay una conciencia de la necesidad de un relevo en el mar, es el momento de hacernos oír y que todos los objetivos que nos planteamos: ilusionantes, unos, quizás algo utópicos, otros, se pongan en marcha.

Creo que con fuerza e ilusión y la gente que se está uniendo a la asociación podremos conseguirlo a medio plazo. No es un reto descahellado, pero sí un reto mayúsculo.

Bruselas apuesta por la economía azul. Las energías renovables se instalarán en el mar. Las piscifactorías contribuyen a que la acuicultura y la biología marina crezcan. Son actividades que empiezan a despuntar y necesitan profesionales formados para trabajar en ellas. **M**



Puerto de Celeiro.

Las Jornadas de Celeiro en 6 claves

Como cada año, viajamos hasta el Puerto de Celeiro para asistir a las XXVIII Jornadas Técnicas de Difusión del Sector Pesquero. Mercados, cambio climático y descarbonización estuvieron muy presentes en los debates. Analizamos algunas claves que marcaron la 28 edición de unas jornadas en las que el pasado y el futuro del sector pesquero se dan encuentro.

M LORENA GÁNDARA

El pasado 21 de noviembre, Alfonso Villares, conselleiro de Mar de la Xunta de Galicia, inauguró las XXVIII Jornadas del Sector Pesquero de Celeiro, que, este año, coincidían

con la celebración del centenario de la cofradía de pescadores de la localidad. En la inauguración analizó los retos que afronta el sector en un momento de cambios de la distribución y comercialización de los productos del mar. Puso el foco en la última legislatura europea asegurando que la Comisión

Europea tomó decisiones que no eran las acertadas y que apartaban a los trabajadores del centro de acción y la toma de decisiones e invitó al nuevo comisario, Costas Kadis, a visitar Galicia. Villares consideró "negativa" la propuesta de TAC para 2025 al ser inferior a la de 2024, debido a la introduc-

ción de las cuotas plurianuales y exigió una mayor transparencia de las cuotas del caladero de Gran Sol. En datos por especies, señaló que la merluza en aguas del sur y el lenguado se mantienen, mientras que la cigala subirá un 134%.

El titular de Mar recalcó que la soberanía alimentaria es clave y debe priorizarse para no cansar más a los profesionales que viven del mar.

REBAJA DEL IVA

En lo que respecta a la tendencia a la baja del consumo de pescado, pidió una bajada del IVA, una medida que calificó como “fácil de implantar” y que complementaría a los fondos FEMPA que ya destina la Xunta a campañas para incentivar el consumo.

Se pronunció también sobre la retirada de la bonificación al combustible calificando la medida como “drástica” y perjudicial para el sector. Por otra parte, volvió a reclamar la reevaluación del stock de jurel y caballa para las zonas pesqueras 9A y 8C y recordó la necesidad de diversificar la fuente de ingresos de la pesca ampliándola al mundo cultural, deportivo y de ocio. Villares trató otras cuestiones como la importancia de garantizar la seguridad alimentaria, respetar las distintas modalidades y artes y los acuerdos con otros países, así como la necesidad de abordar los retos del Pacto Verde Europeo sin olvidar la lucha contra la pesca ilegal no reglamentada. Finalizó su intervención apelando a la fuerza de Galicia para afrontar estos desafíos y

Curiosidades del evento

- Comenzó el 21 de noviembre coincidiendo con el Día Mundial de la Pesca.
- La Cofradía de Pescadores de Celeiro cumplía 100 años de historia.
- Tuvo lugar una exposición conmemorativa sobre la cofradía con maquetas, vídeos, cuadros y fotografías.
- Se inauguró un mareógrafo en la plaza de la Cofradía de Pescadores de Celeiro.



a la necesidad de tejer redes entre los distintos sectores económicos de Galicia para que las costas sigan teniendo vida económica y humana y para “trazar un camino donde podamos seguir siendo la vanguardia”.

01 Neutralizar el anisakis

La investigación científica en la industria alimentaria abría las jornadas con una posible solución para acabar con el anisakis que ya ha demostrado resultados prometedores en ensayos con pescados como la merluza, sar-

dina, boquerón o gallo. Ignacio Álvarez, catedrático de la Universidad de Zaragoza y licenciado en veterinaria, explicó cómo a través de microimpulsos de alto voltaje se puede eliminar el microorganismo del pescado fresco. El procedimiento consiste en colocar el producto infectado por los parásitos entre dos electrodos y someterlo a un campo eléctrico. Los pulsos eléctricos generados se dan en cuestión de microsegundos, por lo que el alimento no llega a calentarse y, a diferencia de la congelación o calentamiento por microondas, no afecta a la calidad. Este sistema crea una “electroporación”, es decir, microporos en las células que hacen que el organismo salga del pescado y muera.



Los resultados de “inertización” de anisakis son variados. En algunos casos han conseguido eliminar el 90% y hasta el 100% la presencia del parásito, los resultados dependen de la zona en la que se encuentre. Comenzaron la investigación en el año 2020, pero ya han conseguido un 90-92% de éxito en la ventresca. Álvarez explicó que es una tecnología que ya se está aplicando en otros productos del sector alimentario pero que todavía no está adaptada al sector pesquero y que están trabajando para ello. Este sistema podría implementarse en lonjas, zonas de despiece y otros espacios que utiliza el sector pesquero.

03 Promocionar el sector

Oscar Mozún, director de comunicación de la agencia TACTIS EUROPE, recordó la importancia de promocionar el sector y poner en valor la profesión en un momento socioeconómico que exige reconectar con el consumidor y captar su atención. Destacó la necesidad de retomar campañas de formación y concienciación como las de FROM para atraer a los jóvenes y enseñarles la trazabilidad del producto, la profesión, el mundo de las especies marinas o lo que son las tallas mínimas. En este sentido, puso como ejemplo el impacto de las campañas de Noruega y el salmón ahumado, en

las que se trabaja con productos temporales y en función de esa temporalidad se articulan mensajes con conceptos fáciles y potentes que generan continuidad y visibilidad. Mozún aseguró que las estrategias de comunicación en redes sociales y a nivel de relaciones públicas junto con los medios de comunicación son clave. “Noruega lleva 20 años subiendo a periodistas a un barco y hay lista de espera para esto, el tema interesa”. Recordó que la Unión Europea destina cada año 186 millones de euros para los sectores interprofesionales en materia de promoción de los alimentos con una financiación del 70% de los proyectos de-

02

Descarbonización del transporte

Dos ponencias estuvieron dedicadas al ambicioso objetivo de sustituir los combustibles fósiles del transporte marítimo por energías renovables. En este sentido, Adolfo Navarro, ingeniero naval del astillero español Armón Shipyards sostuvo que *“a corto plazo parece irreal la descarbonización de la pesca, pero sí es posible la transición”*. La cuestión es un quebradero de cabeza para el sector y las autoridades porque este propósito se contrapone al hecho

de que cambiar la propulsión a gasoil requiere barcos con más espacio, pero la Unión Europea sigue vinculando el tamaño a la capacidad de pesca. De momento, la única opción viable es combinar los combustibles fósiles con las energías renovables, esa es la transición de la que habló Navarro. También señaló que *“es crucial que las autoridades regulen con criterio técnico riguroso y, si es necesario, utilicen ingresos del programa ETS (derechos de emisión) para desarrollar soluciones específicas y viables para la pesca”*.



sarrollados en Europa. Acabó su intervención instando a los presentes a mejorar la organización interna del sector y a reconducir la comunicación creando campañas 360 que lleguen y actúen en función del público al que están destinadas.

04

Impacto climático

Guillem Chust, investigador en AZTI, mostró la tendencia actual de las especies del mar a la "tropicalización". El calentamiento del mar está produciendo la reestructuración de algunas comunidades marinas y cambios en la distribución, período de aparición y composición de las mismas. Tras el análisis de 1.817 especies, han comprobado que muchas responden a un fenómeno conocido como tropicalización, que produce un aumento de las especies de climas cálidos y una desaparición de las que habitan en zonas frías que se conoce como "borealización". Las tallas de los peces también están cambiando; aumentan en la fase juvenil pero disminuyen en la edad adulta. Una realidad que está cambiando las cuotas e interacción de las pesquerías con los ejemplares objetivo. El bonito juvenil y el atún rojo llegan más pronto, algo parecido ocurre con el chicharro, que aparece 12 días antes de lo esperado.

05

Más titulaciones

La importancia de la educación y el relevo también estuvieron presentes en Celeiro. Eugenia Pérez, directora general de Formación Profesional, explicó el

Las tallas de los peces también están cambiando; aumentan en la fase juvenil pero disminuyen en la edad adulta

Plan Conecta FP Galicia con el que ha sido posible diseñar un plan formativo en la comarca de Mariña Lucense que supone un incremento de la oferta académica del 22,6% y una mejora del 32% respecto al curso anterior. Cinco titulaciones están relacionadas con el sector pesquero: el ciclo de FP Básica en Actividades marítimo-pesqueras, los ciclos de grado medio de técnico en Mantenimiento y control de la maquinaria de buques y embarcaciones (mecánico naval) y en Navegación y pesca de litoral (patrón de litoral), y los de grado superior en Organización del mantenimiento de maquinaria de buques y embarcaciones (mecánico naval mayor) y en Transporte marítimo y pesca de altura (patrón de altura).

06

Nueva legislatura

En el último día de ponencias, Aurora de Blas, directora general de Ordenación Pesquera y Acuicultura, animó al sector a "adaptarse sin quedarse anclados en el pasado" y pidió tener esperanza en la

pesca. Tanto los asistentes como interventores otorgaron un voto de confianza a la nueva Comisión Europea, un rumbo que esperan cambie con el nombramiento de Costas Kadis. Por su parte, Javier Garat, secretario general de Cepesca, radiografió en su ponencia titulada "¿Hay motivos de esperanza para el sector pesquero en la nueva legislatura europea?" el estado actual en el que se encuentra la Unión Europea y trazó la hoja de ruta que deberán seguir las pesquerías para ser más sostenibles, competitivas y rentables. Garrat pidió más acciones que palabras, ya que la pesca española y comunitaria "necesita una inyección de moral, ilusión".

El cierre de los tres días de congreso en el que tuvieron lugar un total de 23 ponencias estuvo marcado por la entrega de medallas y los homenajes a empresas y profesionales del puerto de Celeiro. Entre los homenajeados se encontraban Isabel Artime, secretaria general de Pesca, a la que se distinguió con una Medalla de Oro, y la publicación Industrias Pesqueras, que cumplía 97 años y que recibió la mayor insignia de Celeiro. [M](#)



La necesaria seguridad de los pesqueros

El reciente naufragio en Malvinas de un buque prácticamente nuevo y bien diseñado, el Argos Georgia, así como las estadísticas oficiales de siniestralidad en el sector pesquero revelan, una vez más, cuál es la profesión más arriesgada del mundo. Aunque este buque tenía bandera de Santa Elena, su origen y buena parte de su tripulación eran gallegos y, por tanto, español.

Mientras el Convenio STCW-78 sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, es una norma sólida y obligada para todos los buques mercantes de los Estados signatarios del mismo; el Convenio STCW-f 95, que rige para los buques pesqueros de los Estados signatarios, como es el caso de España, es papel mojado en materia de seguridad, lo que provoca que los pescadores sean los parientes pobres de los océanos. Es necesario que el Estado español y la Unión Europea promuevan en la Organización Marítima Internacional (OMI) la equiparación de ambos Convenios, promoviendo su igualdad.

Resulta inaudito que, a estas alturas, existan a nivel internacional estas dos varas de medir. La globalización de la pesca es un hecho desde hace décadas. No existe, por tanto, ninguna razón para que permanezca alejada, en términos de seguridad y responsabilidad, del transporte marítimo.

LA VIDA EN JUEGO

Parece que las normas de seguridad obedecen más al deterioro del medio ambiente -razón por la cual se controla a la flota mercante- que a las condiciones de seguridad de las personas enroladas en los buques pesqueros. Y en cuestión de personas,



Buque Argos Georgia siniestrado en aguas de Malvinas.

Es urgente que se equiparen las medidas de seguridad de los buques mercantes y de los pesqueros

¿cuánto más importantes son los tripulantes de un carguero que los de un pesquero?. Nadie podrá explicar la diferencia, pero nada se hace por revertir esta situación.

Asimismo, la incorporación obligatoria de botes de rescate en los buques pesqueros, sustituyendo a las balsas salvavidas, es una medida urgente que las autoridades españolas deberían aplicar a nuestros buques, así como promoverlo en la OMI, a efectos de que tenga un carácter global.



Basta recordar que, a partir de la tragedia del Villa de Pitanxo, en Terranova, las autoridades ni siquiera han abierto un proceso reflexivo en torno al refuerzo de la seguridad a bordo de los buques pesqueros.

Las condiciones a partir de las cuales un buque tiene obligatoriamente que dejar de faenar y quedarse a la capa, de tal forma que los profesionales a bordo no se vean presionados por sus armadores a la hora de establecer los límites del riesgo extremo, es una medida que deben adoptar los responsables de la seguridad marítima, como ya han hecho algunos países nórdicos.

Los actuales sistemas de predicción meteorológica permiten disponer de datos exhaustivos sobre el comportamiento de la naturaleza, generando previsiones fáciles de consultar y ante las que debe decidirse la paralización de la actividad debido a una determinada fuerza del viento o estado de la mar.

Las tripulaciones que faenan en aguas gélidas deberían trabajar con traje de supervivencia aislante, insumergible y con baliza de localización

La obligación de incorporar rampas de guillotina a los buques lograría también condiciones de mayor seguridad.

EQUIPOS DE PROTECCIÓN

Además, las tripulaciones que faenan en aguas gélidas deberían trabajar con un traje de supervivencia que permita realizar la faena de cubierta con normalidad y que sea intrínsecamente aislante, insumergible y dotado de baliza personal de localización, tal y como ocurre con los chalecos salvavidas.

Este tipo de indumentaria permite que, en caso de caer al mar, la temperatura de su cuerpo no descienda más de dos grados centígrados tras seis horas en el agua.

En vez de reflexionar sobre estas condiciones de seguridad a bordo, en vez de los necesarios balances y en consecuencia adoptar las convenientes medidas que corrijan los déficits de seguridad, aparecen como es ya habitual en estas tragedias, esa especie de cofradía de plañideras, una variopinta fauna ibérica de políticos y funcionarios que usan el victimismo primitivo para darse golpes en el pecho, que deben pensar en sus adentros algo así como “nosotros lo hacemos lo mejor que podemos. El resto queda en manos de Dios o del destino”. Pues ya ven que pueden hacer algo más que llorar ante las cámaras de televisión.



José Manuel Muñiz Ríos
Presidente AETINAPE

OCIO Y ENTRETENIMIENTO A BORDO

Vida más allá del trabajo

Trabajar en un barco implica pasar largos períodos en el mar. Durante estos trayectos, la vida de los tripulantes no solo se limita a las tareas laborales relacionadas con la navegación y el mantenimiento del barco, también hay momentos en los que el ocio es necesario para aliviar el estrés y mantener la moral alta.

M JOSÉ MARÍA NÚÑEZ DE CASTRO HERVÁS

El ocio a bordo de los barcos permite desempeñar un papel crucial en la salud mental y el bienestar de la tripulación, proporcionando un escape del trabajo y de las condiciones a menudo duras del mar. Disponer de tiempo libre para relajarse y participar en actividades recreativas ayuda a combatir la monotonía y el aislamiento. Las actividades de ocio fomentan la camaradería y crean un ambiente más ameno, lo cual es esencial para mantener un ambiente laboral saludable en un entorno confinado.

Los buques a menudo están equipados con gimnasios básicos que incluyen pesas, cintas de correr, bi-

cicletas estáticas y otros equipos de ejercicio. El deporte no solo es una forma de mantenerse en forma, sino también de liberar tensiones acumuladas durante el trabajo.

Algunos buques disponen de espacios al aire libre para jugar al baloncesto, al voleibol o practicar otros deportes, siempre y cuando las condiciones meteorológicas lo permitan.

Al respecto, David León, jefe de máquinas del buque asistencial Esperanza del Mar, comenta: *"Yo me traigo siempre un libro. Vemos la televisión, sobre todo las noticias y los deportes, lo hacemos en grupo cuando nos gusta a todos el tipo de competición. En la cubierta de botes los marineros de vez en cuando hacen torneos de ajedrez, se juega a las cartas o desarrollan otras activi-*



Tripulantes del Buque asistencial Esperanza del Mar disfrutando del tiempo de descanso.



dades a las que yo no suelo ir. Van también allí a jugar los oficiales, ya que no estamos segregados”.

Nuria Florido, marinera del mismo barco nos comenta: “Los que coincidimos en tiempo libre jugamos al chinchón y al cinquillo. También nos gusta hacer competiciones de ajedrez y nos entretienen mucho los puzzles y en ocasiones jugamos unos cartonillos de bingo. Además, yo me programo para poder ir al gimnasio durante la semana y con buen tiempo pasear por el helipuerto escuchando música con mis cascos. Yo que estoy fija tengo televisión en mi camarote y como tenemos wifi veo series de alguna plataforma”.

PANTALLAS DIGITALES

Actualmente es habitual que la tripulación pueda ver películas, series y documentales, incluso organizar noches de cine, lo que permite un momento de desconexión, evasión y diversión en grupo.

Juan Martín, primer oficial del ro-ro/portacontenedores de la naviera Bernhard Schulte Canarias SAU, comenta: *"Entro de guardia de 04:00 a 08:00 y de 16:00 a 20:00 durante la navegación. En tierra tengo que estar trabajando todo el tiempo que dura la operativa en puerto. En mi tiempo libre lo principal es descansar. En mi camarote hago abdominales, veo películas y me comunico con la familia. Los compañeros hacen ejercicio en el gimnasio y cuando la situación lo permite se monta una red de bádminton en la cubierta de coches"*.

Es común que las cabinas individuales cuenten con televisores y reproductores de DVD o servicios de *streaming*, cuando hay conexión a internet disponible. Esto permite a los tripulantes disfrutar de su tiempo libre de manera más personalizada. En la era digital, los videojuegos han ganado popularidad siendo una opción de recreo para aquellos que disfrutan de este tipo de entretenimiento, ya sea en solitario



Tripulantes del buque tanque Villarreal jugando al juego de cartas Uno.

La competición de dardos dura los días de navegación

o en partidas de multijugador con otros compañeros.

Álvaro Mediavilla, tripulante del buque tanque Villarreal, dice: *"Nos distraemos mucho viendo un interesante partido en la televisión o*

evento deportivo. A algunos compañeros les gusta jugar torneos de fútbol en la consola. También nos gusta hacer deporte para estar en buena forma física. Yo particularmente me entretengo con las construcciones de Lego".

ACTIVIDADES SOCIALES

Las celebraciones a bordo de eventos importantes, como el Año Nuevo, cumpleaños o festividades locales, son momentos especiales que ayudan a reforzar los lazos entre la tripulación. Algunos barcos organizan fiestas temáticas o barbacoas en cubierta, siempre que las condiciones climatológicas lo permitan.

Jessica Gil comenta: *"Como capitán de buque offshore de asistencia a plataforma petrolífera en el Mar del Norte, pasamos 28 días sin pisar tierra y por ello tenemos varias formas de pasar el tiempo libre. Siempre hay una esperada competición de dardos que dura los días de navegación, y que se anuncia en la pizarra del barco cada viernes, para la partida del sábado. Tam-*



Gimnasio del buque Esperanza del Mar.

bién nos divertimos mucho jugando a la Wii sports, pass the pig, dominó y bingo”.

DESAFÍOS Y BARRERAS

A pesar de los esfuerzos por ofrecer actividades recreativas, los barcos tienen un espacio limitado, por lo que no siempre es posible contar con instalaciones amplias. Los gimnasios suelen ser pequeños y las áreas de esparcimiento son reducidas, lo que puede limitar las opciones de entretenimiento.

Marcelino Figueira, patrón del pesquero de altura Lalandii 1 de Nueva Pescanova, nos comenta: *“Nosotros faenamos a la merluza en el caladero de Namibia siendo nuestro puerto base Walvis Bay. En este caladero no realizamos navegaciones grandes, de días, como sí que se hacen en otros caladeros lejanos, aquí dependiendo de la zona a donde se vaya a pescar suelen ser navegaciones de 12 horas. La tripulación suele emplear su tiempo en hablar con su familia, jugar a juegos de mesa (cartas o dominó), leer y algunos hasta traen sus pesas para poder hacer algo de ejercicio. El espacio donde se suele jugar a los juegos de mesa es en el propio comedor de marinería del barco, donde se nota bien cuando están jugando debido a que se les escucha y se nota bastante ambiente allí reunido. La zona donde suelen ponerse a hacer ejercicio es en el castillo de proa, aquí suele haber siempre tripulantes, unos hablando de sus cosas y otros haciendo ejercicio”.*

La conexión a internet en alta mar es limitada y costosa, lo que puede restringir el acceso a servi-

Alejandro León, psicólogo marino

“Resulta fundamental potenciar y fomentar la cultura del ocio”

A bordo de un buque, sobre todo en travesías largas, se estructuran rígidamente los tiempos de trabajo, pero también los de ocio. Nos referimos a los momentos entre guardias, al tiempo libre del tripulante. La psicología, en este caso, se enfoca en comprender los procesos mentales, emocionales y sociales que subyacen a las experiencias vinculadas al ocio, más aún en un ambiente tan característico como es el de un buque, una institución total. Un gran porcentaje de los posibles factores negativos relacionados con trabajar a bordo pueden ser subsanados, en parte, por el buen uso de los tiempos de ocio y entretenimiento. Así pues, se contemplan como beneficios directos: reducir el estrés, fortalecer las relaciones sociales entre la tripulación, reducir la soledad, aumentar la creatividad, la imaginación y la generación de nuevas ideas y, entre otras muchas, promover el ejercicio físico y el bienestar emocional del tripulante. Un buque emocionalmente sano es un buque con tripulaciones que aprovechan y disfrutan de su tiempo de entretenimiento. Cualquier experiencia de ocio compartida siempre es mejor que el disfrute en solitario de la actividad. La clave se fundamenta en la buena gestión y aprovechamiento de dicho tiempo por parte

del tripulante, así como los medios y facilidades que se le pongan a su disposición. Resulta fundamental potenciar y fomentar la cultura del ocio entre los tripulantes, evitando así conductas de aislamiento o bloqueo social a bordo. Igualmente, cuando sea posible, el atraque en puerto debe ser aprovechado: mejor una experiencia compartida fuera del buque, que agotar el tiempo libre a bordo y en solitario. En el otro extremo, podemos encontrar conductas que, bajo una falsa apariencia de entretenimiento, pueden ocultar otro tipo de conductas contraproducentes.

En resumen, frente a la importancia del ocio, se deben potenciar las acciones que fomenten dicha cultura entre la tripulación. Tanto los agentes clave del transporte marítimo (comenzando por la propia construcción naval), como los propios puertos, tienen que estar receptivos a esta necesidad.



cios de *streaming*, redes sociales o juegos en línea. Esto puede ser un inconveniente para la tripulación, especialmente para los marineros más jóvenes, que están acostumbrados a la conectividad constante en las redes sociales.

El mal tiempo puede impedir el acceso a actividades al aire libre, como el deporte en cubierta. En situaciones de tormenta o fuerte oleaje, las opciones de ocio se reducen considerablemente, lo que puede afectar el ánimo de la tripulación.

En algunos barcos, las políticas de la compañía limitan el acceso al uso de dispositivos electrónicos en determinadas áreas. Estas restricciones, aunque se establecen por motivos de seguridad, pueden reducir las opciones de ocio disponibles.

Antonio Toledo, capitán del crucero Azamara Journey comenta al respecto: "El especialista de recursos humanos se encarga sólo y exclusivamente de preparar actividades y de estar incentivando los momentos de ocio de los 390 tripulantes. Generamos un calendario mensual con



Juego con baraja francesa en Lalandii 1 de Nueva Pescanova.

excursiones para la tripulación en los puertos que visitamos. Disponemos de bar y espacios abiertos, así como un gimnasio. Tenemos mesas de ping-pong, dardos, instrumentos musicales como batería guitarra eléctrica, teclado y karaoke. Realizamos fiestas todos los meses que pueden ser temáticas como Halloween, o para celebrar los días de la independencia de los países que tienen más representación de la dotación".

Aunque los desafíos persisten, la variedad de actividades disponibles y la creciente inversión en mejores condiciones a bordo están transformando la experiencia de la vida en el mar.

EVOLUCIÓN DEL OCIO A BORDO

Las actividades recreativas fomentan el compañerismo y mejoran la calidad de vida, haciendo que en alta mar sea más llevadera y satisfactoria para todos.

La industria marítima ha empezado a reconocer la importancia de mejorar las condiciones, invirtiendo en mejores instalaciones de ocio y en la modernización de los barcos para ofrecer más opciones de entretenimiento.

Se están implementando programas de bienestar que incluyen actividades de ocio planificadas, talleres y recursos para la salud mental, reconociendo que una tripulación feliz y saludable es fundamental para el buen funcionamiento del barco.



Crucero Azamara Journey celebrando el día de la independencia de la India.

Purificación Vega, médico de Sanidad Marítima del ISM

La fatiga ocular y visión borrosa son síntomas habituales

Las actividades de ocio y tiempo libre a bordo son muy importantes para el mantenimiento del bienestar mental y físico del marino embarcado, contribuyendo a combatir el aislamiento, la rutina, el estrés y la fatiga. En los últimos años, el uso de dispositivos móviles y tabletas ha experimentado un aumento significativo en diversas áreas laborales, incluidas las industrias marítimas. Si bien estos dispositivos pueden ser herramientas útiles para la comunicación y el entretenimiento a bordo, su uso excesivo puede conllevar consecuencias negativas para la salud, especialmente en aquellos trabajadores previamente expuestos a los riesgos derivados del uso de pantallas de visualización de datos.

Entre las principales alteraciones físicas que ocasiona el abuso de estos dispositivos destacan desde la fatiga ocular y visión borrosa hasta dolores de cabeza o mala focalización, problemas de postura que afectan al cuello, espalda y hombros, dolor en el pulgar o problemas de audición irreversibles por escuchar música a alto volumen con los auriculares y el sedentarismo, que a su vez aumenta el riesgo de desarrollar obesidad, enfermedades cardiovasculares y problemas metabólicos.

Asimismo, la utilización excesiva de estos aparatos puede comprometer la salud mental al incrementar el aislamiento social, la fatiga mental, y la calidad del sueño por la luz azul emitida por estos aparatos que disminuye la segregación de melatonina, hormona que regula el ciclo sueño vigilia, y aumenta los niveles de cortisol, hormona del estrés lo que impide a la persona dormir de forma adecuada.

En la medida de lo posible, es recomendable promover a bordo la realización de actividades de ocio en grupo, que permiten a los marinos compartir intereses comunes y fortalecer los lazos de compañerismo, creando espacios de interacción donde la tripulación pueda socializar, con actividades grupales como noches de cine, juegos de mesa o incluso competiciones deportivas, talleres de arte, música, cocina, lectura o escritura.



Jesús Manuel Alzola, capitán del buque asistencial Juan de la Cosa nos comenta que *“el tiempo de ocio es también una parte muy importante del día a día ya que estamos en un espacio limitado durante mucho tiempo. La manera de disfrutarlo de cada tripulante es muy particular, algunos desarrollan sus aficiones, como tocar algún instrumento musical, en la bodega para no molestar, o la pintura. Nos reunimos en las camaras al final de la jornada bien para charlar, ver TV satélite, sobre todo disfrutar de los eventos deportivos*

La lectura permite desconectar del entorno de trabajo y sumergirse en otras realidades

o incluso organizar partidas de juegos de mesa. Nuestra biblioteca tiene una amplia oferta de volúmenes que va aumentando con donaciones de los propios tripulantes.”

La lectura es una actividad que permite desconectar del entorno de trabajo y sumergirse en otras realidades, siendo una excelente forma de evasión, y entretenimiento a bordo, además de una fuente de conocimiento.

La realización de cursos on line en aquellos momentos que se pueda estar conectado, preparar oposiciones, escribir un diario, entretenerse con libros de pasatiempos, construir maquetas o cuadros de nudos, son actividades también beneficiosas. **M**

PLAN DE FORMACIÓN 2025

Elaborado en equipo

El Plan de Formación del ISM para 2025 estará colgado en breve en la página web de la Seguridad Social para que las personas interesadas en realizar algún curso específico puedan solicitarlo. El nuevo Plan incluye las novedades recogidas en el Real Decreto 666/2024, de 9 de julio, y el trabajo conjunto de las coordinadoras de zona ha sido clave para su elaboración.

Una de las competencias específicas del Instituto Social de la Marina es la formación y capacitación profesional de los trabajadores del mar. Para ello, todos los años elabora un Plan de Formación en el que se recogen las demandas del sector y los intereses de los alumnos, y se tiene en cuenta además la opinión de los agentes sociales. El Fondo Social Europeo cofinancia este programa que se imparte regularmente en las instalaciones de los Centros Nacionales de Formación de Bamio (Pontevedra) e Isla Cristina (Huelva) o de las direcciones provinciales del organismo así como en lugares y medios ajenos, contratados a través de un Acuerdo Marco, cuando no hay otra opción para hacerlo.

El Plan de Formación 2025 estará colgado próximamente en la página web de la Seguridad Social, dentro del apartado Trabajadores del Mar. Cuando esté disponible, el Instituto Social de la Marina enviará un comunicado anunciándolo mediante correos electrónicos y SMS masivos para que las personas interesadas puedan acceder al mismo y solicitar el curso específico que deseen realizar.

Esta comunicación será similar a la que recibieron este verano quienes tenían solicitudes genéricas vigentes. En aquel momento, se informó de que debían cambiar dichas solicitudes por otras específicas en un período transitorio de seis meses, hasta el 10 de enero de



Reunión de la coordinadora del Mediterráneo en la DP del ISM en Alicante.

2025 ya que, de no hacerlo, perderían su vigencia.

Esto se debe a la entrada en vigor del Real Decreto 666/2024, de 9 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 292/2018, de 18 de mayo, que regula el procedimiento de acceso y el régimen de prestación de la formación profesional marítima y sanitaria del ISM. Esta nueva normativa modifica la legislación anterior sobre la materia e introduce novedades que ofrecen certeza a los alumnos. La más importante,

que los cursos están clasificados por fechas y lugares de celebración concretos para que los interesados puedan organizarse y realizar la solicitud específica de las enseñanzas que quieren cursar en el lugar y tiempo más adecuados a sus circunstancias personales.

“Ya no existen las solicitudes genéricas. Son todas específicas. La diferencia con respecto a años anteriores es que no solo se muestran los tipos de cursos que se van a impartir, sino que se concretan las fechas y lugares donde se van a celebrar. Esto ofrece certeza a los alumnos y la posibilidad de planificación, al conocer de antemano cuándo y dónde va a impartirse el curso que han solicitado”, asegura Emma Salán, jefa del Servicio de Programas Formativos del ISM.

Además, se han tenido en cuenta las caducidades de certificados que se producirán en 2025 para que las direcciones provinciales incrementen los cursos que han de impartir

Las coordinadoras
de zona se han
reunido varias
veces para diseñar
la oferta formativa
del año próximo



Curso de formación en la estación de botes de Cambados (Pontevedra).

para que los alumnos puedan renovar sus títulos obligatorios.

También se han tenido en cuenta las demandas de cursos que podrán realizarse con los nuevos simuladores adquiridos en los Centros Nacionales de Formación como son los certificados de suficiencia en formación básica y avanzada para los buques regidos por el código IGF y el certificado de suficiencia de Alto Voltaje.

COORDINADORAS DE ZONA

Para la elaboración del Plan de Formación 2025 ha sido fundamental el trabajo conjunto y en equipo realizado a lo largo del año por el personal del área de formación, adscrito a la Subdirección General de Acción Social Marítima, tanto de los Servicios Centrales del ISM en Madrid como de las distintas direcciones provinciales y las coordinadoras de cada zona.

Teniendo en cuenta las solicitudes y los cursos realizados en 2024 en cada dirección provincial

Los alumnos
sabrán con
certeza la fecha
y lugar donde se
celebrará el curso
específico
que desean

y, atendiendo a las peticiones hechas por los agentes sociales, cada dirección provincial elaboró un primer calendario con la cantidad y tipo de cursos que necesitaban para sus usuarios. Los responsables de formación de cada dirección provincial presentaron estos datos en las sucesivas reuniones que celebraron con su coordinadora de zona (norte, sur y Mediterráneo). A estos encuentros asiste normalmente el director provincial de la coordinadora, y los responsables

de formación del resto de direcciones provinciales que la integran.

La revista Mar participó en el encuentro que la coordinadora del Mediterráneo celebró en octubre en Alicante. A ella asistió el subdirector general de Acción Social Marítima, José M^a Pérez Toribio, el jefe de área de Acción Social Marítima, Juan Ponz, la jefa del Servicio de Programas Formativos del ISM, Emma Salán, y funcionarios del departamento. También el director provincial de Alicante y las directoras provinciales de Barcelona y Madrid y del CNF de Bamio, así como los responsables del área de formación de las distintas direcciones provinciales que integran la coordinadora (Alicante, Baleares, Barcelona, Castellón, Madrid, Cartagena, Tarragona y Valencia).

En dicho encuentro, cada representante de las direcciones provinciales expuso las necesidades formativas concretas que tenía, haciéndose un cálculo meticuloso de todas las plazas previstas para que,



PLAN DE FORMACIÓN ISM 2025

NOVEDADES

- ✓ Los cursos vienen con fechas y lugares de celebración, para que el alumno realice la solicitud específica del curso que quiere.
- ✓ Se tienen en cuenta las caducidades de certificados que se producirán en 2025 para incrementar la oferta de estos cursos.
- ✓ Se contempla la petición directa de cursos por parte de las entidades del sector.
- ✓ Se incluyen cursos en los que se usan los nuevos simuladores de los CNF de Bamio e Isla Cristina.
- ✓ Las Direcciones Provinciales han mantenido reuniones con el sector incluyéndose sus peticiones y dando respuesta a sus demandas.

en caso de que sobren o falten alumnos, se incluyan en los cursos ofertados desde la coordinadora de zona o los Centros Nacionales de Formación y cotejando todos los datos con aquéllos que tienen los Servicios Centrales del Instituto.

A lo largo del año, los funcionarios de las direcciones provinciales pertenecientes a las zonas norte y sur también han hecho lo mismo y, encajando todas las piezas como si de un puzzle se tratara, han ensamblado fechas y tipos de cursos para no solapar tiempos ni repetir materias, garantizando así que el alumno, en la medida de lo posible, pueda realizar siempre cualquier curso lo más cerca de su domicilio y en el momento que mejor le convenga.

"Este año ha sido de transición con la entrada en vigor del nuevo Real Decreto en relación con la elaboración del Plan Anual de Formación. Lo que se ha establecido de cara al año que viene para la elaboración del próximo Plan Anual de Formación es mantener hacia mediados de año una primera reunión de las direcciones provinciales con los agentes sociales en la que se haga una detección de las necesidades del sector y, hacia el mes de septiembre, reunirse todas las direcciones provinciales para poner en común sus necesidades formativas en la coordinadora", comenta la jefa del Servicio de Programas Formativos del ISM.

OFERTA FORMATIVA

Gracias a este trabajo en equipo se ha elaborado el Plan de Formación 2025 con el que "quedaría cubierta la demanda existente", ase-

gura Emma Salán. No obstante, en los CNF se ha incrementado el número de cursos respecto al Plan de Formación de este año. Así, Bamio ofertará 196 actividades formativas, 18 más que en 2024, con la práctica totalidad de los medios ocupados y en Isla Cristina se celebrarán 85 cursos, seis más que este año, con una ocupación de medios casi plena también. Entre la oferta formativa se incluyen cursos en los que se utilizarán los

simuladores adquiridos por estos Centros.

El número de actividades formativas en algunas direcciones provinciales también ha crecido. Cádiz ofrecerá 27, seis más que este año. Vigo (29), uno más; Cantabria duplica su oferta con 15 cursos más y en Vilagarcía se desarrollarán 47 cursos, 11 más que en 2024.

En su conjunto, las direcciones provinciales ofertarán un total de 420 cursos para 7.737 alumnos y las coordinadoras de zona 34 cursos, con 594 plazas.

Según la normativa, los cursos de capacitación profesional obligatorios son gratuitos. Sin embargo, si alguien quiere volver a realizar un curso no obligatorio para el embarque y sin caducidad, o desea renovar su certificado vigente siete meses antes de su caducidad tendrá que abonarlos, tal y como establece el nuevo Real Decreto. **M**

El ISM hará una
comunicación
masiva cuando el
Plan de Formación
esté disponible
en internet

FUNDACIÓN Y CENTRO TECNOLÓGICO SOERMAR

A la vanguardia de la tecnología y la sostenibilidad

El Centro Tecnológico Soermar lleva más de dos décadas apoyando a pequeños y medianos astilleros a través de proyectos I+D+i.

La entidad surgió para responder a la necesidad de incorporar la tecnología más avanzada en el diseño y construcción de los buques. En 2002, se expandieron y crearon la Fundación Centro Tecnológico Soermar, que introduce nuevas vías de actuación para fomentar la innovación y mejorar la competitividad del sector.

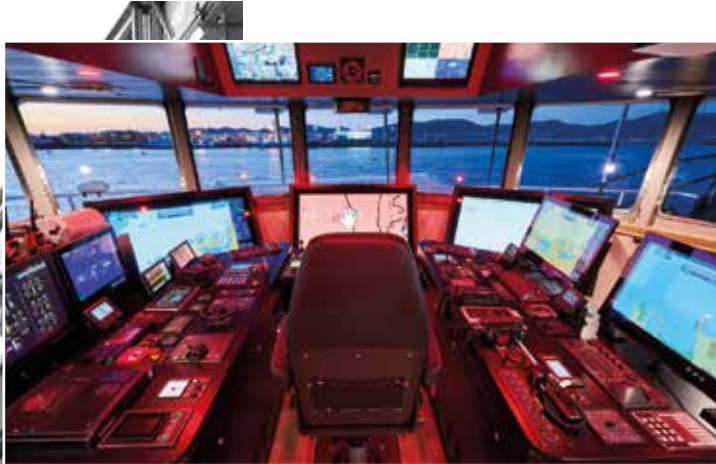
M LORENA GÁNDARA

FOTOS: SOERMAR

En un contexto de constantes cambios y demandas, en el que la Unión Europea quiere reducir las emisiones y el impacto ambiental en más de un 50% de cara a 2030, y la Organización Marítima Internacional (OMI) conseguir las emisiones netas nulas en 2050, se hace fundamental la la-

bor de Soermar. La entidad ayuda a empresas del sector marítimo-naval a poner en marcha y gestionar diferentes proyectos de Investigación, Desarrollo e Innovación (I+D+i), desde la idea inicial, la búsqueda de socios y la consecución de los objetivos marcados, hasta el desarrollo tecnológico y la obtención de las ayudas e incentivos fiscales aplicables al proyecto. Entre sus competencias también se incluye realizar estudios de viabilidad, programas





Kaharoa II, astilleros Armón Vigo.

**Instalaciones del
astillero Freire
Shipyard.**

formativos en tecnologías sostenibles y la representación de los astilleros ante las instituciones públicas nacionales y europeas.

La sostenibilidad y protección del medioambiente no es el único desafío que afronta el transporte marítimo y, por extensión, Soermar. Eva Novoa, directora general de la plataforma, confiesa que el mayor reto que enfrentan es disponer de *“profesionales que nos ayuden a afrontar los retos que la sociedad y el futuro demandarán al transporte marítimo”,* así como *“conseguir la autonomía estratégica industrial, tanto para contribuir al desarrollo económico del país, como para hacer frente a las crisis que puedan sobrevenir”.*

En la actualidad, la plataforma está conformada por 18 pequeños y medianos astilleros privados de España con los que trabajan mano a mano en el desarrollo y aplicación de cada proyecto.

IA EN EL MAR

Los astilleros pueden mejorar su competitividad y actividad profesional con la aplicación de tecnologías como la industria 4.0,

computación en la nube, big data, robotización o el uso de la inteligencia artificial (IA). En el caso de la última, Novoa explica que su uso en el sector naval aún es incipiente, pero que ya la están aplicando en algunas fases de sus proyectos: *“Es una herramienta que nos permite optimizar el diseño y la creación de soluciones, el análisis de grandes volúmenes de datos, la automatización de los procesos experimentales, reducir costos a través de la simulación y crear modelos predictivos”*. No obstante, reconoce que esta inteligencia no solo tiene ventajas, también implica desafíos como el riesgo de que se produzca un sesgo en los datos, la transparencia de los algoritmos empleados o la vulnerabilidad de la seguridad de los sistemas.

PROYECTOS

A lo largo de estos años han llevado a cabo cientos de proyectos, en números se traduce en un total de 401 proyectos y 45 estudios en 20 años. De todos estos proyectos se pueden destacar algunos como HIDRAM, que está a punto de finalizar y podría ayudar a la descarbonización del transporte marítimo a través de un modelo pionero que permite almacenar hidrógeno en forma de amoníaco verde y convertirlo en electricidad. Sobre este proyecto, la directora de Soermar asegura que *“los logros conseguidos, ya superan a los objetivos”*. El proyecto terminará su desarrollo en el mes de diciembre, al igual que SEABAT, en el que se ha desarrollado una batería marítima totalmente eléctrica y que re-



ducirá el alto coste que suponen otros sistemas de baterías acuáticas. Otro proyecto destacado es AENEAS, que permitirá reducir las emisiones de los buques marinos mediante un innovador sistema de almacenamiento de electricidad que mejorará la eficiencia energética y el consumo.

COMPETENCIA ASIÁTICA

La inminente entrada de países como China en la industria tecnológica naval es un desafío. Sobre la

dificultad que plantea la competencia asiática y sus avances tecnológicos, Novoa se pronuncia: *“No se ven sometidos a la estricta normativa europea en el ámbito de la competencia. Además, cuentan con líneas de ayudas y apoyos que, en Europa, serían impensables, lo que nos sitúa en una clara posición de desventaja”*.

Ante esta realidad asegura que solo les queda seguir apostando por lo que están haciendo en materia de innovación y tecnología para mantener la competitividad,

pero también es importante establecer sinergias colaborativas y alianzas estratégicas con potencias tecnológicas y países con industrias avanzadas del sector naval. No obstante, Novoa explica cómo esa competencia con China y su influencia puede verse desde un punto de vista positivo, ya que es *“una oportunidad para diversificar los mercados y concentrarse en nichos donde no puede competir directamente con nuestra industria”*.

Por otra parte, en los proyectos mencionados, que están financiados con programas de la Unión Europea como HORIZON EUROPE Y HORIZON 2020, están muy presentes las aportaciones de países como Francia, Alemania, Países Bajos, Noruega, Bélgica, Italia, Grecia y Turquía. Socios con los que colaboran y trabajan habitualmente en planes de I+D+i.

HACIA LA DESCARBONIZACIÓN

Reducir la huella de carbono y fomentar el reciclaje al final del ciclo de vida de los buques son objetivos que debe cumplir el transporte marítimo. En esta línea trabaja Soermar, aunque aseguran que se trata de planes ambiciosos que depende de muchos factores como el desarrollo de nuevas tecnologías, la adopción de políticas globales y la viabilidad económica. Novoa se sincera sobre la cuestión asegurando que *“es imposible establecer una fecha, pero sí podemos hablar de plazos”*. El primer plazo para la consolidación del transporte verde sería a corto-medio plazo (2024-2035). En este período se materializarán las tecnologías híbridas que com-

Eva María Novoa

Directora General de Soermar

“Si hay algo importante en lo que invertir, es en seguridad”

Apostamos por la tecnología naval como palanca de transformación de la seguridad de los trabajadores del mar mediante el uso de sistemas avanzados de navegación, monitoreo de la salud, automatización, comunicación y detección de riesgos. Estos avances no solo minimizan los riesgos y mejoran las condiciones labora-




les, también permiten una reacción más rápida y efectiva en situaciones de emergencia, contribuyendo a la reducción de accidentes y muertes en el mar. Sin embargo, es importante continuar invirtiendo en innovación tecnológica y capacitación para maximizar su efectividad, porque, si hay algo importante en lo que invertir, es en seguridad.

El primer plazo para la consolidación del transporte verde sería a corto-medio plazo (2024-2035)

binan la combustión tradicional con la propulsión eléctrica o de hidrógeno. También se incrementará el uso de biocombustibles y gases que reduzcan el carbono y se tendrán en cuenta regulaciones como el Reglamento MARPOL de la OMI

para la reducción de emisiones de dióxido de azufre y otros agentes contaminantes.

El segundo plazo que manejan para la aplicación es a medio-largo plazo (2035-2050), en el que serán necesarias medidas más drásticas como la electrificación de algunas flotas y la creación de estaciones de recarga en puertos o la propulsión por hidrógeno verde para alcanzar la sostenibilidad plena.

Una reducción drástica de las emisiones a la atmósfera y al medio marino conllevaría un avance significativo en materia medioambiental, ya que la OMI estima que *“actualmente alrededor del 90% del comercio mundial se transporta a través del transporte marítimo internacional”*. 

Ganador y finalistas del II CONCURSO FOTOGRAFICO

M ANABEL GUTIÉRREZ

Ha n sido un total de 61 fotógrafos los que han participado en este II Concurso de fotografía que organiza el ISM. El jurado lo ha tenido realmente difícil para valorar las 141 imágenes presentadas, pero solo se han podido seleccionar 14. De ellas, la titulada "Escondido tras la puerta" ha sido escogida como la ganadora y su autor, Coriolano González, recibirá un lote de productos. Las 14 imágenes servirán para ilustrar el calendario institucional del ISM del próximo año.



LA GANADORA. A la izquierda la foto ganadora del concurso de Coriolano González con el faro de Punta de Teno en Tenerife. A la derecha, Antonio Fiol con "Tempestad Mediterránea", representando el faro de la Colonia San Jordi de Mallorca. Los dos, faros bicolors.

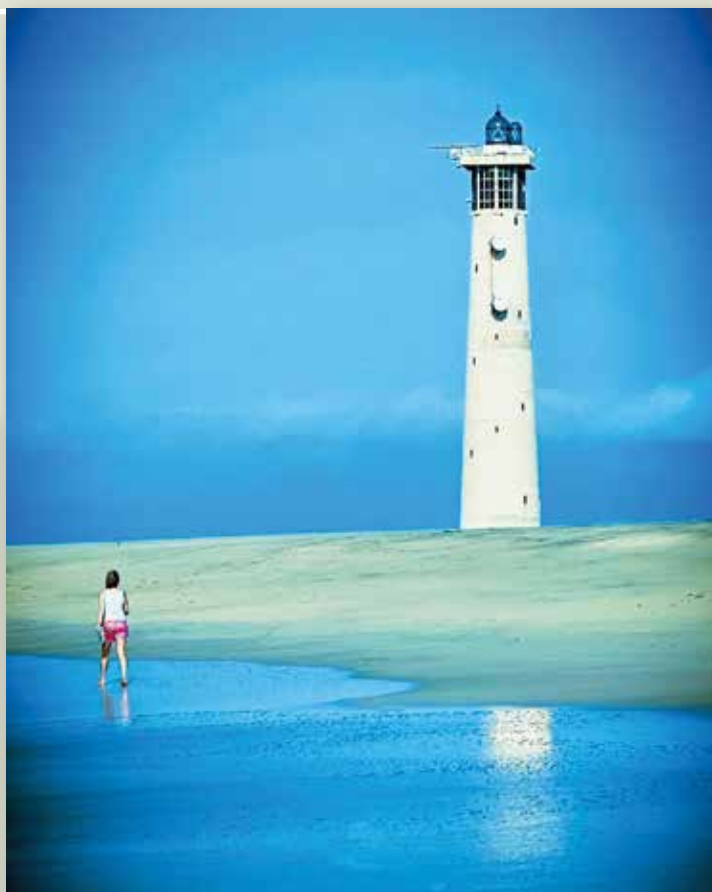
TORRE DE HÉRCULES. A la derecha la foto titulada “Lámpara de la Torre de Hércules” (A Coruña) de Sindo Novoa, el faro romano más antiguo del mundo y el único que se encuentra en servicio. Abajo el faro de Illa Pancha de Francisco Pérez Arriarán, en Ribadeo (Lugo).



TRES IMPRESIONANTES VISTAS. Arriba a la derecha “Regata de vela clásica” de José Ignacio Seguí con el faro de la Isla del Aire de fondo (Menorca). Abajo de izquierda a derecha, faro de la Plata en Pasaia (Guipúzcoa) de Aritz Ortega y faro de Punta Robaleira en Cangas (Pontevedra) de Víctor Manuel Lorenzo.



UNA MIRADA AL ATLÁNTICO. A la derecha, faro de Morro Jable de Nieves Lorenzo Escolar, una imponente torre de 60 metros que se alza en la costa sur de la isla canaria de Fuerteventura. Su sencillez, esbeltez y blancura, confiere al faro ese aspecto tan característico que le hace destacar en la distancia.



EL ABRAZO DEL MAR. Así es el título de esta imagen finalista de Eugenio Corcoba sobre el faro tipo baliza que se encuentra situado en el puerto pesquero de A Guarda, en Pontevedra. Este municipio comunica con Portugal por el sureste a través de la frontera natural del río Miño - en su desembocadura y con el océano Atlántico por el oeste.

PRIMER FARO MARÍTIMO AÉREO.

“Hora punta” de Encarnación Urda representa al primer faro aéreo marítimo español. Está situado en la Punta de Calaburras, Mijas (Málaga). Esta zona es famosa por sus numerosos naufragios (bajo sus aguas descansan pecios de hace más de 2.000 años), por eso estos fondos han sido declarados Bien de Interés Cultural.





FARO DE NAVIDAD. Esta foto, de Enrique Sánchez, representa el faro instalado en el Dique de Navidad y que forma pareja con el Faro de la Curra. Los dos se construyeron en el siglo XIX a la entrada del puerto de Cartagena para evitar el obstáculo natural de la losa del puerto o laja submarina que existe en las aguas de entrada y que tantos naufragios solía provocar.

ATARDECER EN COSTA DA MORTE. “Puesta de sol en Punta Nariga” de Fernando Alberto Casa es otra de las imágenes finalistas. La fotografía está tomada frente al faro de Malpica de Bergantiños (en A Coruña).



ORIGINALES Y CURIOSOS. A la izquierda, faro de Lariño en Carnota (A Coruña). Imagen titulada “Punto de Encuentro” de Concepción Fernández Uría. Arriga, faro de Ajo (en Cantabria). Fotografía titulada “El color del mar” de José Luis Hernández Marqués.

Etiquetado para ciegos en productos del mar



El Proyecto de Real Decreto sobre el Etiquetado Accesible de Productos de Consumo busca establecer normas para el etiquetado accesible de productos de consumo, como el pescado, a fin de que personas con discapacidad visual puedan acceder de manera autónoma y segura a la información esencial.

M JOSÉ MARÍA NÚÑEZ DE CASTRO HERVÁS

Con esta norma se pretende regular un etiquetado en alfabeto braille, así como en otros formatos inclusivos, que sean eficaces y con materiales resistentes al tipo de envasado de aquellos bienes y productos de consumo de especial

relevancia para la protección de la seguridad, integridad y calidad de vida, especialmente de las personas ciegas y con discapacidad visual por ser personas consumidoras vulnerables.

El proyecto es pionero en el conjunto de la Unión Europea, pues no existen antecedentes que coincidan plenamente con la materia que se pretende regular.

En el caso del pescado, el etiquetado debe proporcionar datos específicos y críticos, como el tipo de pescado, su origen, la fecha de caducidad y las condiciones de conservación. Dada su naturaleza perecedera, estos datos son fundamentales para garantizar la seguridad alimentaria de las personas consumidoras, especialmente aquellas con discapacidad visual,

quienes podrán verificar la frescura del producto sin depender de terceros, facilitando así su independencia. Esto fomenta la inclusión social y contribuye a que estas personas puedan tomar decisiones informadas y autónomas al momento de comprar productos de consumo diario como los productos del mar.

SINOPSIS DEL PROYECTO

El proyecto establece el propósito y ámbito de aplicación de una normativa que regula el etiquetado de bienes y productos de consumo. Su objetivo principal es garantizar la accesibilidad universal, especialmente para personas con discapacidad, con énfasis en aquellas con discapacidad visual, consideradas consumidoras vulnerables. Las disposiciones se aplican a los bienes y productos, independientemente del lugar, entorno o del canal de comercialización en España.

Se define el concepto de etiquetado accesible junto con toda la información relacionada con un bien o producto (en envases, etiquetas o documentos) que permita a las personas con discapacidad, especialmente a las personas con discapacidad visual, acceder de forma clara y comprensible la información veraz y suficiente sobre sus

características esenciales. Promueve el uso de sistemas como el braille, códigos QR y elementos de accesibilidad cognitiva o para la información y comunicación. Se precisan las obligaciones de accesibilidad para productos de consumo de especial relevancia. Obliga a que toda la información prevista en el artículo 18.2 de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios, así como los datos sobre alérgenos o intolerancias, sea accesible en cualquier formato que lo garantice, dejando abierta la posibilidad de usar nuevas tecnologías. Además, exige que la información básica, como nombres de productos, categorías y advertencias de peligro, esté disponible en braille.

Se promueve el uso de sistemas como el braille, códigos QR y elementos de accesibilidad cognitiva



Código braille en un producto del mar de la marca Auchan

Aborda el fomento del etiquetado accesible, indicando la actividad de promoción que deberá desarrollarse por parte de las Administraciones Públicas dirigido a extender su uso. Se especifica el asesoramiento y colaboración en etiquetado accesible, promoviendo la creación de marcos de colaboración entre empresas y operadores del mercado. Resalta el papel clave de la Comisión Braille Española como entidad para ofrecer asesoramiento técnico en esta materia.

También se establece el régimen sancionador para el incumplimiento de las obligaciones de etiquetado accesible. Indica cuándo se aplicará la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social (Real Decreto Legislativo 1/2013 de 29 de

“El packaging no implica un coste adicional”

Javier Pita, CEO de NaviLens: “Los códigos QR Accesibles NaviLens se integran de manera sencilla en cualquier tipo de packaging, permitiendo que una persona con discapacidad visual acceda fácilmente a la información. Además, al no requerir un elemento táctil para su lectura, su integración en el packaging no implica un coste adicional en el mismo.”



noviembre) y cuándo se aplicará la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios (Real Decreto Legislativo 1/2007 de 16 de noviembre).

ALEGACIONES Y OPINIONES

El decreto busca unificar las normativas de etiquetado accesible en todo el país, estableciendo requisitos específicos y uniformes que faciliten su implementación en diversas industrias, incluyendo la pesquera.

Hasta ahora, las prácticas de etiquetado accesible han sido variables y, en muchos casos, inexistentes en el sector pesquero.

Su implementación en el pescado fresco y congelado presenta ciertos desafíos técnicos. Conservarse en hielo o al vacío presenta condiciones que pueden dificultar la durabilidad de las etiquetas.



Pescado congelado con sistema Navilens que se comercializa en Reino Unido.

El decreto tiene en cuenta estas particularidades y fomenta la búsqueda de soluciones técnicas que permitan que las etiquetas sean resistentes a la humedad y al frío.

La sección de impacto económico analiza los costos adicionales

en diversos tipos de envases y etiquetas utilizados en productos comerciales.

Ante la carencia de datos exactos de producción y etiquetado anual de envases en España, es complicado establecer un cálculo preciso

Opinión

Comisión Braille Española

Las personas ciegas necesitan que los productos estén etiquetados para poder distinguir uno de otro una vez están en su domicilio, sobre todo cuando los envases son idénticos o tremendamente parecidos: latas de conserva, bolsas y cajas de productos congelados...

La petición de la ONCE a través del Cermi hacía referencia a todos los productos cuyo envase permitiera este tipo de etiquetado, independientemente de su contenido, porque una persona ciega, como cualquier otra, adquiere productos de todo tipo. Sin embargo, se ha limitado a productos declarados, en general, como peligrosos y productos que puedan relacionarse con alergias o intolerancias, como, en este caso los mariscos, por ejemplo, o el gluten en los productos congelados rebozados.

Creemos que el etiquetado en braille es la mejor opción para identificar un producto en nuestros hogares de una manera clara e inequívoca. Es cierto que en braille no puede incluirse toda la información que normalmen-

te ofrece un envase, pero ahí es donde los códigos de respuesta rápida, tipo QR o similar, pueden llevarnos a un documento o página web accesibles donde podamos consultar el resto. Eso sí, ese código, sea del tipo que sea debe de estar también correctamente indicado con un recuadro en relieve a su alrededor para que el usuario pueda localizarlo con cierta facilidad.

Con el tiempo se verá el mejor sistema para cada tipo de envase, según sus características de conservación. No será igual el etiquetado de ultracongelados que para un frasco o una lata de alimentos en conserva.

Para todos los productos existe o existirá una solución tecnológica. Lo importante es que se cumpla el espíritu del real decreto y las personas ciegas puedan manipular en sus domicilios con total tranquilidad y seguridad los productos que han adquirido.




“En las bolsas de plástico para productos congelados el adhesivo sería poco práctico”.

Roberto Alonso,
ANFACO-CECOPECA

del impacto económico que esta medida podría tener.

Las alegaciones de particulares reflejan las preocupaciones y necesidades de consumidores, especialmente de aquellos con discapacidad visual. Tanto estos como las asociaciones de usuarios han solicitado que la normativa garantice que todos los productos de consumo, que incluye pescados y mariscos frescos y congelados, dispongan de un etiquetado accesible. Argumentan que cualquier exclusión limitaría su autonomía e igualdad en el acceso a la información de productos básicos como son los procedentes del mar.

Los particulares, que han realizado comentarios, coinciden en que el sistema Navilens es el más idóneo: *“El Braille es un sistema muy rápido para identificar los productos, y mediante el uso de códigos QR, Navilens, o similares, se puede acceder a la información completa”.* Otro de los particulares opina: *“Los mejores son los códigos de Navilens no solo te dicen el nombre del producto y los datos, si no que te indican a que distancia se encuentra este y te dirigen al mismo. Imagínense lo útil que es esto en un supermercado”.* 

Roberto Alonso, Secretario General ANFACO

Desde ANFACO-CECOPECA, organización que representa al complejo mar-industria y a las empresas de productos transformados de la pesca, queremos expresar nuestro compromiso con la accesibilidad de los productos para personas con discapacidad visual. Sin embargo, la propuesta normativa actual de etiquetado accesible obvia las soluciones digitales en uso, y presenta ciertas exigencias que, desde el punto de vista de la industria, requieren ajustes dadas las características de los distintos tipos de envases, el espacio disponible y la difícil adaptabilidad del sistema Braille a según que materiales.

El envasado de productos de pescado emplea formatos variados, como latas, estuches, cartones, blísteres, bolsas plásticas, frascos de vidrio o bandejas, entre otros. La incorporación de información en Braille en estos formatos representa desafíos técnicos y operativos. Por ejemplo, incorporar adhesivos en Braille conllevaría una nueva etapa de proceso y perjudicaría medioambientalmente, al incrementarse el uso de plásticos y sustancias adhesivas. Además, dificulta la separación y reciclabilidad de los envases en las plantas de tratamiento, siendo contrario a uno de los principales objetivos del Real Decreto de Envases y residuos de envases. En algunos casos, como en las bolsas de plástico para productos congelados, el adhesivo sería poco práctico debido a las condiciones de humedad y temperatura, que podrían hacer que se desprenda durante la vida útil del producto. Lo anterior llevaría a bolsas de mayor grosor para su estampación

y, por tanto, un aumento del plástico destinado para tal fin.

También es importante considerar el espacio necesario para incluir Braille en muchos envases, que simplemente no es suficiente, lo que sugiere la necesidad de exceptuar varios de estos productos de esta obligación y estudiar alternativas más viables, como las tecnologías tipo QRs adaptados o Navilens, ya disponibles en el mercado, y que permiten acceder a la información.

Asimismo, advertimos que esta normativa podría entrar en conflicto con la legislación europea, generando barreras al comercio y falta de armonización, lo cual podría llevar a su revisión o anulación. En cualquier caso, debido a los cambios sustanciales que este Real Decreto exige en las plantas de producción y en la planificación estratégica de las empresas, sería necesario un período transitorio de al menos dos años para implementar las medidas.

En conclusión, desde ANFACO-CECOPECA reiteramos nuestro compromiso con la accesibilidad y la inclusión de las personas con discapacidad visual, y estamos dispuestos a colaborar en la búsqueda de soluciones que sean viables y eficaces. Creemos que, para avanzar en este objetivo, es fundamental adoptar un enfoque adaptado a las características de cada sector, considerando alternativas tecnológicas innovadoras y sostenibles que puedan responder mejor a los desafíos actuales, como son las herramientas digitales.



REUNIÓN DE DIRECTORES PROVINCIALES

Tocada por la Dana

Las previsiones del tiempo anunciaban tormentas, pero pocos imaginaban que la DANA que azotó Valencia el 29 de octubre modificaría el desarrollo de la reunión de directores provinciales del ISM que iba a celebrarse en Castellón. Tras la imposibilidad de llegar al destino por inundaciones en la vía férrea, el encuentro se celebró *online* con conexiones en Madrid, Castellón y Valencia.

M ANA DIAZ

Pocas reuniones de las que celebra semestralmente la cúpula directiva del ISM se recordarán tanto como la que debía haber tenido lugar en Castellón del 29 al 31 de octubre. La DANA que azotó con virulencia la Comunidad Valenciana impidió que la gran mayoría de los asistentes llegaran al destino final, al estar anegados los túneles de la red ferroviaria cerca de la capital del Turia.

Ante el peligro de la situación, el AVE en el que viajaba el personal del ISM regresó a Madrid donde a la mañana siguiente daría comienzo

el encuentro por videoconferencia. No es la primera vez que la reunión de directores provinciales se celebra *online*. Ya se hizo en tiempos del Covid, cuando las restricciones de movilidad y contacto impedían los encuentros personales.

La directora del ISM, Elena Martínez, comenzó la reunión inte-

La DANA impidió que gran parte de los asistentes llegaran a Castellón



resándose por la situación en las zonas afectadas. Seguidamente conectó con el secretario de Estado de Seguridad Social y Pensiones, Borja Suárez, quien tras preguntar si había víctimas o daños en las instalaciones del organismo informó de que la OCDE ha destacado el papel que los ERTE tuvieron para proteger a 4,2 millones de trabajadores durante la pandemia. Además, se congratuló por el "reconocimiento de una política bien hecha" que hoy explica que

Las intensas lluvias impidieron circular en coche o tren.



"nuestra percepción en la ciudadanía haya salido reforzada".

Recordando los "momentos críticos vividos, con una plantilla que casi no podía dar una respuesta satisfactoria a los ciudadanos", agradeció los esfuerzos realizados "que han permitido recuperar la normalidad en la atención al público". Además, predijo buenos tiempos ya que "nuestros datos macroeconómicos son positivos, con perspectivas de crecimiento muy vigoroso". Esta situación optimista "respon-

Borja Suárez puso en valor la gestión de las políticas públicas en la pandemia que vuelven a ponerse en práctica tras la DANA

de a la gestión de un conjunto de medidas y reformas y al diseño de un conjunto de políticas públicas satisfactorio" que vuelven ahora a ponerse en práctica con los afectados por las riadas.

MÁS VISIBLES

Para la directora del ISM, Elena Martínez, es "fundamental dar visibilidad al trabajo que realiza la Entidad a favor del sector". En este sentido, señaló que "estamos haciéndonos fuertes, participando en todos los foros, eventos y ferias que nos afectan". Resaltó la necesaria presencia del organismo en los comités de bienestar social existentes en los puertos, "donde nuestra experiencia puede servir especialmente" y se congratuló por la participación de la Entidad en Conxemar "donde siempre tuvo que estar" y en próximas ferias como Aula, en Madrid.

Explicó que el nuevo Reglamento de Extranjería "cambia un poco" los requisitos del programa de arraigo por formación. La dirección provincial del ISM en Huelva ha sido pionera en el desarrollo de este programa, que permite regularizar a inmigrantes en situación irregular mediante la formación y el empleo. Ante la existencia de empresas demandantes de mano de obra en Tenerife, Elena Martínez instó a los directores provinciales a ponerse en contacto con ONG humanitarias de sus zonas para que les informen de la iniciativa.

El otro gran objetivo de gestión es modernizar la Entidad. "La app ISM en tu bolsillo nos ha dado mucha vida en lo que se refiere a digitalización, expedientes electrónicos o



P. Romero

P. Romero

La red ferroviaria se inundó y los funcionarios del ISM tuvieron que regresar a Madrid antes de llegar a Valencia.

inteligencia artificial aplicada a los procedimientos, pero no podemos quedarnos atrás”, dijo la directora del organismo. Nuevos tiempos que van más allá de la tecnología. *“También debemos modernizar la forma de atender a nuestros usuarios, con salas de espera activa con pantallas digitales donde divulguemos el trabajo que realizamos dando un aire nuevo a las oficinas”,* insistió.

Elena Martínez terminó su intervención anunciando la obtención del sello *Calculo*, *“que muy pocas instituciones tienen en la Administración”,* por ser responsables con el medio ambiente y la reducción de la huella de CO₂. Y recaló la necesidad de reducir los tiempos de resolución de expedientes, sobre todo en los casos de jubilación, con el objetivo de seis días a finales de año.

TECNOLOGÍA PARA LA GESTIÓN

La adjunta a la dirección, Carmen Parrondo, dijo que una buena gestión obliga a disponer de los datos de atenciones prestadas, tanto de manera presencial como telefónica,

con cita previa o sin ella. Además, explicó algunos de los programas que están en desarrollo como el proyecto Ciudadano 360 que permitirá el acceso a todos los datos del ciudadano en relación con la Seguridad Social en un repositorio único para facilitar su atención, o el proyecto ISAC. Se trata de un nuevo modelo de gestión que incluye comunicaciones masivas, cartelería digital, video atención o un nuevo sistema de atención telefónica que permitirá el uso de varios canales como chat, correo o Whatsapp, la obtención de datos estadísticos de atenciones telefónicas y la incorporación de acciones automatizadas. Asimismo, anunció el impulso que

se está dando a la modificación de la Sede electrónica y en la web de la Seguridad Social para presentar los trámites y la información de forma sencilla, agrupada en ciclos vitales. Por otra parte, actualizó los datos de la app ISM en tu bolsillo que ya se han descargado más de 72.100 personas.

PLAN ESTRATÉGICO

El gerente de informática de la Seguridad Social, Carlos Escudero, y la directora del Centro de Desarrollo del ISM, Irene García de Marco, analizaron los programas operativos del Plan Estratégico vigente hasta finales de 2025, dando cuenta del efecto que la transformación digital tiene en la organización, la aplicación de la Inteligencia Artificial en la gestión y la importancia del trabajo de los comités de estrategia digital y gobierno del dato.

La jornada terminó con la intervención de la subdirectora general de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, Covadonga Jiménez, que habló de la campaña anual de control de mínimos que se hace

No es esta la primera ocasión que la reunión de directores se convoca online



Los directores del ISM escucharon la intervención de Borja Suárez por videoconferencia desde Madrid y Castellón.

cruzando datos con la Agencia Tributaria y donde *“tanto en los controles manuales como en los automáticos se ha reducido el colectivo de pensionistas que superan el límite de ingresos”*.

Informó de que, en virtud del V Acuerdo para el Empleo y la Negociación Colectiva (2023-2025), se ha mejorado la gestión de la Incapacidad Temporal y la asistencia sanitaria, instando a las administraciones a desarrollar convenios con las Mutuas colaboradoras de la Seguridad Social, encaminadas a realizar pruebas diagnósticas y tratamientos terapéuticos y rehabilitadores en procesos de IT por contingencias comunes de origen traumatológico.

BASES DE COTIZACIÓN

Respecto al complemento por maternidad comentó que el Tribunal Supremo ha reconocido el derecho a una indemnización de 1.800€ a los varones discriminados por una resolución derogatoria del complemento que hayan tenido que acudir a la jurisdicción social

La Entidad trabaja en dar mayor visibilidad al ISM y prestar mejor atención a los usuarios

para conseguir el reconocimiento del complemento. Las direcciones provinciales del ISM tramitarán y resolverán los procedimientos de responsabilidad patrimonial para el abono de dicha indemnización.

También recordó que se trabaja en la modificación de la orden de bases de cotización de los trabajadores del Mar incluidos en los Grupos II y III, equiparando las bases por caladero y modalidad de pesca, señalando que para 2025, *“se produce un incremento medio de las bases de cotización fijas de entre el 2 y el 3%”*.

Se refirió también al convenio especial por los períodos de prácti-

cas, que podrá reconocer un máximo de 1.825 días cotizados; a la regularización de la cotización de los 1.442 autónomos del Grupo I del REM, que afectará especialmente a Baleares, Tenerife, Villagarcía y Las Palmas; a la nueva cuota de solidaridad que se impondrá exclusivamente a los trabajadores por cuenta ajena del REM y al impacto de la reforma de la prestación asistencial por desempleo.

Finalmente comentó que la Entidad gestionará las ayudas del FEM-PA para 75 barcos de Galicia, Asturias, Cantabria y Euskadi afectados por el cierre temporal de la pesca del jurel.

La segunda jornada habitual en los encuentros de directores se canceló por mal tiempo en Levante para que los desplazados pudieran regresar a sus lugares de origen sin incidencias y convocándose una nueva reunión online en la que se trataron los temas pendientes en relación con el área de acción social marítima, recursos humanos, presupuestos, contratación e inversiones. **M**

Proyecto LIFE Ecocest, pionero en Europa

Más del 80% de los hábitats europeos están en mal estado. Mientras nos hemos ocupado en mayor medida por restaurar la superficie terrestre, el mar ha sido el gran olvidado. En los últimos 30 años, los esfuerzos se han concentrado en la fauna, principalmente reduciendo las capturas, sin pensar en la importancia ecosistémica de los hábitats.



Gorgonia preparada para ser lanzada por el Método Bádmington para la reforestación del vedado de Blanes.

M PATRICIA ROMERO ALONSO

FOTOS: ICM-CSIC

El proyecto LIFE Ecocest acaba de sobrepasar su ecuador, en las mismas fechas en las que veía la luz la primera Ley Europea de Restauración de la Naturaleza. Los científicos del ICM-CSIC, que coordina el proyecto, pueden presumir de adelantarse y liderar este movimiento rehabilitador.

LIFE Ecocest cuenta con la participación como socios de la Federación Territorial de Cofradías de Pescadores de Girona, la Fundación Biodiversidad del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, la Universidad de Barcelona y WWF España, con financiación del Programa LIFE de la Unión Europea. Un proyecto en el que además, se han implicado activamente las cofradías de pescadores de Barcelona y Girona.

La Ley de Restauración de la Naturaleza establece objetivos de restauración del 20% de los ecosistemas terrestres y marinos de la Unión Europea para 2030 y de la totalidad de los ecosistemas degradados para 2050, y en España llevamos ventaja.

En 2021 se dio el pistoletazo de salida a la restauración de 30.000 hectáreas de hábitats marinos profundos en Cataluña, a lo largo de la costa de Barcelona a Girona, con la

participación del sector pesquero.

A partir de su aprobación en el Parlamento Europeo el pasado 17 de junio, España y el resto de países miembros deberán traducir la norma en planes nacionales y estrategias regionales de restauración, pero en Cataluña ya podemos ver una avanzadilla, pionera en Europa y que a buen seguro abrirá horizontes a otros investigadores, sobre medidas y técnicas eficaces para promover la restauración marina a gran escala.

BOSQUES EN EL MAR

Las gorgonias, corales, y esponjas tienen un rol parecido a los árboles en la superficie. Su labor es la de crear estructuras que sirvan de refugio, zonas de puesta y alimentación para otras especies.

Partiendo de 16 zonas con veda permanente a la pesca en las costas de Girona y Barcelona, acordadas entre las asociaciones de pescadores, la comunidad científica y la administración pesquera española, se planteó un proyecto global de restauración en cuatro fases a desarrollar en cinco años.



Jordi Grinyó con una muestra de gorgonia en fase de crecimiento.

“Partíamos casi desde cero, ya que apenas hay investigaciones que sustenten una reforestación marina a gran escala”

Jordi Grinyó

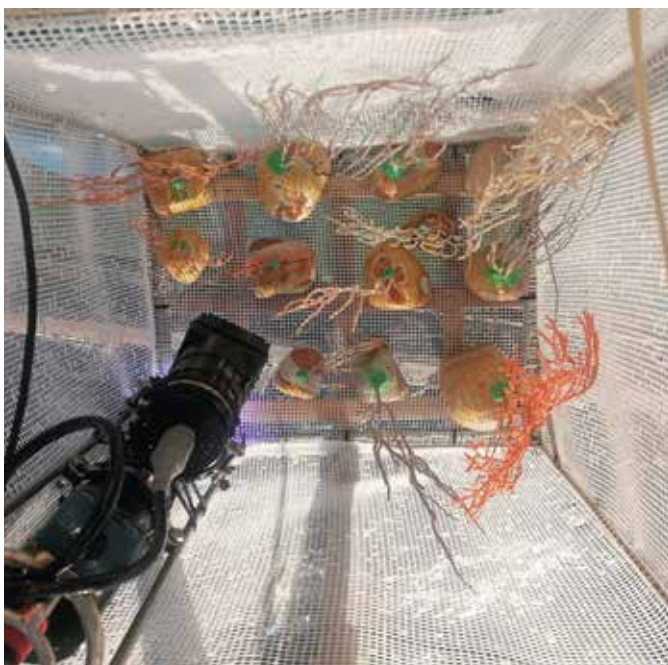
Jordi Grinyó, experto en ecología bentónica, es uno de los biólogos marinos que trabaja directamente con los pescadores, junto a Joan B. Company, que coordina el proyecto, y nos comenta que se ha podido observar *“que en cinco años, dentro de los vedados, los stocks de algunas especies de interés pesquero presentan indicios de recuperación, habiendo triplicado la biomasa previa al cierre, pero no ocurre lo mismo con las estructuras, y esta fue la base para iniciar este proyecto de restauración de gorgonias, corales y esponjas en la plataforma y talud continentales desde el Cabo de Creus hasta Vilanova i la Geltru”*.

A GRAN ESCALA

El proyecto está planificado para cinco años, de 2021 a 2026 y *“partíamos casi desde cero, ya que apenas hay investigaciones que sustenten una reforestación marina a gran escala, por lo que necesitábamos a los pescadores”* afirmaba Jordi Grinyó quien además constata la buena recepción del proyecto: *“Ellos*



Especies rescatadas en recuperación en el acuario de la Cofradía de Blanes.



A la izquierda dispositivo BILI con especies listas para su reintroducción, a la derecha ROV para explorar zonas profundas.

son los más interesados en que haya un ecosistema sano. Están concienciados en que las actuales y nuevas generaciones tienen que trabajar de una forma más sostenible".

Los pescadores son "muy curiosos, siempre tienen preguntas y dudas y para nosotros sus opiniones y formas de trabajar son muy bienvenidas. Nos gusta mucho la transferencia bilateral de conocimientos", añade Grinyó, quien además elogia "la encomiable generosidad del sector pesquero" ya que, el proyecto solo financia el diésel de las salidas y ellos aportan el trabajo. "Además, tienen una actitud proactiva, ya que en la fase 'afterLife' que es como llamamos a la finalización del proyecto, serán los pescadores quienes saldrán y harán las devoluciones de especies al mar".

DESCUBRIMIENTOS DE IMPACTO

¿Qué tienen en común un juego de pelota, una mezcla de arena y harina y las conchas de ostra?

Precisamente, los investigadores de LIFE Ecoest.

Este proyecto está siendo pionero en la creación de materiales de fijación y técnicas de aceleración en los procesos de recuperación de especies.

✓ **El Método Bádminton** es un sistema de reforestación marina creado para las gorgonias, que garantiza una supervivencia de los organismos del 95% a los dos años de su reimplantación, además es

Los investigadores crean sustratos *ad hoc* para adaptarse a las zonas que se están restaurando

un método de bajo coste (apenas cuesta 1€ por ejemplar) por lo que se investiga cómo adaptarlo a otros grupos de organismos.

El nombre alude a la forma de las pelotas de bádminton que les permite, gracias a su punta, caer siempre en la misma posición.

Las gorgonias que quedan enganchadas en las redes de los pescadores se llevan a los acuarios que están instalados en las propias cofradías, allí se fijan a un canto rodado y cuando tienen un tamaño adecuado se lanzan en la zona a restaurar desde la proa del barco.

Una investigación llevada a cabo con los pescadores de Menorca puso sobre la pista del uso de "rodolitos", núcleos de algas rojas no sujetas al fondo del mar que sintetizan un esqueleto de carbonato, como sustrato y contrapeso para garantizar que la gorgonia caiga de pie. Solo así se garantiza su supervivencia.


✓ **Ostras, harina y arena.** Las plumas de mar (Pennatulacea) viven en sedimentos arenosos y necesitan otro tipo de sustrato para ser retornadas al mar.

Así que, con las manos en la masa, y nunca mejor dicho, los investigadores del proyecto están creando un sustrato compuesto de harina y arena para poder depositarlas y garantizar su supervivencia. *“También estamos experimentando con conchas de ostras. La verdad es que somos creativos para adaptarnos a la ecología de cada una de las especies”*, comentaba el biólogo.

✓ **BILI** o bio-liberador, es una jaula con trampilla en la base que se abre más cerca del fondo que se está restaurando. El BILI evita la deriva y que los organismos caigan fuera de la reserva.

En breve se podrá también determinar si los organismos retornados han sido capaces de recuperar la tridimensionalidad del ecosistema, tras casi tres años desde que se inició el proyecto.

Inicialmente, con las gorgonias hay muy buenos resultados, el siguiente paso es constatar si la fórmula se puede ajustar al resto de especies y a otros lugares donde sea necesaria la reforestación.

En el marco de éste y de otros proyectos LIFE, gracias también a la incorporación de los drones submarinos, ROV por sus siglas en inglés, se han encontrado especies nuevas en la costa catalana, *“lo cual es sorprendente: no hay que ir a zonas remotas para descubrir nuevas especies”*. 

Joan B. Company

Coordinador del proyecto LIFE Ecocest

“Tenemos un trabajo técnico y científico sobre cómo hacer una restauración eficaz y directa”

¿Cuál es la importancia del proyecto?

Las gorgonias, corales y esponjas son bosques submarinos. Desde hace tiempo se ha ido mermando la densidad de estos bosques, y con ello su funcionalidad ecosistémica. Si además de cortarlo, lo labro cada día como hace el arrastre, no dejo que crezcan ni las yerbas. No queremos acabar con la pesca, sino que tenga menor impacto. Podemos crear parques naturales para que empiece a crecer el bosque de forma pasiva o podemos hacer una restauración activa para acelerar el proceso y por eso cogemos especies claves, que llamamos constructoras o ingenieras, que son las que crean el hábitat.

LIFE Ecocest ya ha rebasado el ecuador. Háblenos de resultados

Técnicamente ha supuesto todo un desafío. Son hábitats que están a más de 300 m de profundidad. En la primera fase hemos visto qué especies van mejor y cuáles sobreviven gracias a los robots. En una segunda fase estamos implantando el máximo número de colonias posibles.

La tercera fase habla de capacitación y la cuarta de buenas prácticas para una gestión participativa con el sector y ambas hacen referencia a ofrecer cursos formativos y herramientas para pescadores, y también

para los ciudadanos que quieran, así como un manual de buenas prácticas para que la restauración esté imbricada en su actividad. Con la llegada de las organizaciones pesqueras, Europa obliga a los pescadores a trabajar con función ecosistémica, y en ello están centrados los Proyectos LIFE.

¿En qué están innovando?

El concepto de restauración marina es novedoso. En Cataluña hay 22 zonas vedadas a la pesca y como solo se puede hacer restauración activa donde no hay pesca, se nos ocurrió presentar este proyecto.

Estamos muy bien posicionados porque a nivel global tenemos trabajo técnico y científico sobre cómo hacer una restauración eficaz y directa.

Ahora estamos viendo cómo evaluar los beneficios. La disminución del recurso puede ser directa, por la extracción de la biomasa, pero también por el daño y el impacto al sistema, por eso hay que trabajar en las dos vías, y ésta es la base del proyecto: convencer a los pescadores de la necesidad de ambas vías.

Joan B. Company es biólogo marino, experto en Biología Pesquera. Investigador científico del Instituto Ciencias del Mar y responsable de Seguimiento Pesquero de Icatmar.



11 actos para la pesca sostenible

La asociación ecologista BLOOM ha dado a conocer un listado de once normas destinadas a la pesca sostenible a través de la investigación 'Replantear la sostenibilidad de las pesquerías marinas en un planeta en rápido cambio'.

M CLARA GONZÁLEZ

Uno de los principales retos para las instituciones nacionales y supranacionales es cómo podemos cumplir con los propósitos en materia de medio ambiente sin que, al mismo tiempo, afecte a la cotidianidad de la ciudadanía.

Para ello contamos con legislación y propuestas en base al Convenio sobre la Diversidad Biológica, la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) o la Agenda 2030.

Entre la ingente cantidad de conceptos y diversidad de propuestas sobre el ámbito de la sostenibilidad y el medio ambiente, la asociación

ecologista BLOOM ha dado a conocer once normas, a las que denominan "reglas de oro", con las que buscan redefinir el concepto de 'sostenibilidad' a partir del estudio 'Replantear la sostenibilidad de las pesquerías marinas en un planeta en rápido cambio'.

En la elaboración del artículo, publicado en la revista científica Nature Portfolio, han contribuido un grupo de 30 personas expertas en el ámbito de la biología y oceanografía, entre otros.

El concepto de pesca sostenible ha quedado obsoleto

Callum Roberts, profesor de Conservación Marina en la Universidad de York y autor principal del estudio, afirma que el concepto actual de "pesca sostenible" ha quedado "científicamente obsoleto" y que se basa en "una teoría simplista y productivista". También considera insuficientes los límites de pesca establecidos, ya que permiten "pescar cualquier cosa, en cualquier lugar, con cualquier método" siempre que no se sobrepasen.

Roberts añade que "debemos considerar la pesca como un privilegio y no como un derecho", al igual que reivindica el valor de la vida marina para la sociedad y la naturaleza como un bien público sin ser "objeto de una carrera de recursos motivada por el lucro".

Así, Jennifer Jacquet, profesora de Ciencias Ambientales y Política



de la Universidad de Miami cuestiona si todas las artes de pesca son iguales desde un punto de vista ambiental y social.

PAPEL UNIFICADOR

La asociación ecologista asegura que su papel fue el de unificar y coordinar a todo el equipo de 30 expertos mundiales que realizaron el artículo.

BLOOM considera que el factor que más daño y destrucción ha provocado en los océanos, por encima del cambio climático y la contaminación por plásticos, es la pesca industrial. Por ello, proponen una pesca *“compatible con la preservación de las funciones vitales de los ecosistemas marinos, la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo”*. Para organizar las once

acciones se han basado en dos principios clave. En primer lugar, que la pesca minimice los impactos sobre las especies y los ecosistemas marinos, para asegurarse la regeneración de la vida y los hábitats marinos agotados. En este caso, califica de *“inadecuada y deficiente”* la regulación basada en el Rendimiento Máximo Sostenible y considera que *“el mantenimiento de niveles de biomasa más elevados para todas las especies permitiría restablecer el funcionamiento de los ecosistemas”*.

También se incluyen propuestas como la reducción de la pesca y su impacto, excluir las artes y las actividades que generen daño o limitar el tamaño de los barcos. En segundo lugar, consideran que debe mejorar la salud, el bienestar y la resiliencia de los seres huma-

11 REGLAS DE ORO

- 1 Pescar menos y minimizar el impacto de la pesca
- 2 Excluir las artes y actividades que generan importantes daños colaterales
- 3 Limitar el tamaño de los barcos y los equipos de pesca
- 4 Abastecerse solo de pesquerías con una buena gobernanza, existencias sostenibles y datos suficientes
- 5 Integrar proactivamente la protección de los ecosistemas en la gestión pesquera
- 6 Prohibir el acceso a las especies y zonas más vulnerables
- 7 Acabar con las pesquerías que violan los derechos humanos y amenazan la seguridad alimentaria
- 8 Crear sistemas de gestión pesquera que aseguren la distribución equitativa y transparente de los beneficios
- 9 Aplicar las buenas prácticas sin importar las zonas donde se pesque
- 10 Poner fin a la entrega de subsidios perjudiciales para la pesca
- 11 Imponer tolerancia cero a las empresas involucradas en la pesca ilegal

Datos obtenidos por BLOOM

nos y las comunidades. Para ello, se propone acabar con las pesquerías responsables de violaciones de derechos humanos, crear sistemas de gestión de la pesca que aseguren la distribución equitativa o aplicar buenas prácticas.

Las once propuestas recogen el interés de BLOOM y de los expertos por priorizar aquellas acciones que contribuyan a la sostenibilidad en la pesca y que no supongan una amenaza para la diversidad de especies y ecosistemas marinos. [M](#)

UNA REALIDAD FRECUENTE

Lesiones por el uso de redes de pesca

Uno de los peligros más comunes a los que se enfrentan los pescadores es el riesgo de sufrir lesiones por el uso de redes de pesca, lesiones que pueden ser graves y afectar a su capacidad laboral. Por ello es crucial concienciar sobre estos riesgos y promover prácticas seguras en el trabajo pesquero para prevenir accidentes y proteger la salud de estos trabajadores.



Algunos de los tipos de lesiones más comunes incluyen:

1 Lesiones musculoesqueléticas debidas a los movimientos repetitivos y bruscos necesarios para levantar, tirar o cargar redes pesadas, especialmente cuando están mojadas o llenas de pescado. Estas lesiones incluyen esguinces, torceduras y tensiones en los músculos, tendones y ligamentos, por presión extrema. Sobre todo, afectan a la espalda baja, los hombros y las extremidades superiores, especialmente en aquellos que trabajan en embarcaciones pequeñas, donde el espacio limitado y las posturas incómodas agravan el problema.

La recogida de redes pesadas en una posición agachada o inclinada provoca una presión continua

M PURIFICACIÓN VEGA

MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA

Las redes de pesca ya sean tradicionales o industriales, requieren una manipulación frecuente y prolongada. Los pescadores las lanzan al agua, las recogen, y las descargan varias veces al día. Este proceso, que puede parecer simple, en realidad implica un esfuerzo físico considerable y una alta exposición a lesiones tanto agudas como crónicas.

Entre las causas subyacentes destacan las condiciones de trabajo adversas (aguas turbulentas, clima extremo y temperaturas fluctuantes que aumentan el riesgo de

accidentes y lesiones), los equipos pesados y mal diseñados y su falta de ergonomía, así como la necesidad de trabajar más rápido para maximizar la captura y las largas jornadas de trabajo, que pueden durar hasta doce o dieciséis horas, y causan fatiga extrema. Por otra parte, en muchos casos, los pescadores no reciben formación adecuada sobre cómo manejar las redes de forma segura.

TIPOS DE LESIONES

Durante la utilización de las redes de pesca, los pescadores pueden estar expuestos a una serie de lesiones causadas principalmente por el movimiento de las propias redes y los objetos dentro de ellas.



en la columna vertebral, lo que a largo plazo puede derivar en hernias discales, ciática o incluso lesiones más graves que requieran intervención quirúrgica.

2 Cortes y laceraciones que se producen por el contacto con las redes de pesca. Las redes suelen estar hechas de materiales resistentes, pero a menudo tienen elementos afilados como ganchos o nudos que pueden cortar la piel con facilidad. Además, cuando las redes están sumergidas, el agua salada puede agravar las heridas, causando infecciones.

3 Caídas. En situaciones de mar agitado o en cubiertas resbaladizas, los pescadores pueden sufrir lesiones por caídas en la embarca-

ción o al mar durante el manejo de los aparejos. Estas lesiones pueden variar desde contusiones menores hasta fracturas más severas e incluso hipotermia o ahogamientos.

4 Atrapamientos. El “atrapamiento” de extremidades en las redes de pesca es otro peligro importante, provocando desde fracturas hasta amputaciones. Esto es especialmente peligroso cuando las redes están conectadas a maquinaria que las recolecta o lanza automáticamente.

5 Interacción con animales marinos atrapados en las redes. Al intentar liberar a un animal marino atrapado en la red, los pescadores pueden ser mordidos, arañados por el animal o sufrir pellizcos o cortes si los organismos tienen estructuras afiladas o pinzas, lo que podría resultar en heridas o infecciones. También algunos animales marinos pueden liberar toxinas que causan irritación, dolor e incluso envenenamiento de los trabajadores.

MEDIDAS PREVENTIVAS

Dada la alta incidencia de lesiones entre los pescadores, es fundamental implementar medidas preventivas para reducir el riesgo. Algunas de las estrategias más eficaces incluyen:

- ✓ **Capacitación:** Los pescadores deben recibir formación sobre las mejores prácticas para el manejo seguro de las redes, incluyendo técnicas de levantamiento, cómo evitar el “atrapamiento” en las redes, y el uso adecuado del equipo de protección personal.
- ✓ El uso de equipos de protec-



Fomentar el trabajo en equipo desarrollando la comunicación efectiva y la cooperación entre los miembros de la tripulación para coordinar las operaciones pesqueras

ción como cascos, guantes resistentes y calzado antideslizante.

- ✓ Utilización de redes de pesca de materiales ligeros pero resistentes e implementación de mecanismos automáticos y ergonómicos para el lanzamiento y recolección de redes.

- ✓ Mantenimiento de los equipos de pesca y objetos asociados, para detectar posibles defectos o riesgos de seguridad.

- ✓ Promover las pausas regulares en el trabajo para evitar el agotamiento físico y mental.

- ✓ Mejora de las condiciones de trabajo, como la instalación de superficies antideslizantes en las cubiertas de las embarcaciones o la protección adecuada contra el clima (ropa).

- ✓ Vigilancia de las condiciones climáticas, evitando el lanzamiento de redes en condiciones climáticas adversas que puedan aumentar el riesgo de accidentes.

- ✓ Acceso a atención médica: Es crucial que las embarcaciones estén equipadas con botiquines de primeros auxilios adecuados y que los pescadores tengan acceso a atención médica a través de medios de comunicación (radio, satélite, móvil, telemedicina), fundamentales para la atención y estabilización de las lesiones y en su caso, la evacuación del tripulante en las mejores condiciones posibles. **M**



Taco de codillo

 PARA 4 PERSONAS

INGREDIENTES

- 2 kg de codillo de cerdo
- 4 tortillas mexicanas
- 100 gr de lechuga cortada en juliana
- 100 gr de repollo blanco cortado en juliana
- 80 gr Cebolla roja cortada en aros finos
- Canónigos
- Rúcula
- 1 aguacate maduro
- Zumo de medio limón
- Sal
- Pimienta negra
- Aceite de oliva virgen extra

Salsa barbacoa

- Cebolla picada en *brunoise*
- Ajo picado en *brunoise*

- Tomate maduro picado en *brunoise*
- Cucharada de miel
- Un poquito de almidón de maíz
- Chorro de vinagre
- Chorro de aceite de oliva
- Guindilla troceada
- Sal y orégano

Salsa de miel y mostaza

- Mayonesa 4 cucharadas soperas
- Miel 2 cucharadas soperas
- Mostaza 1 cucharada sopera

ELABORACIÓN

■ PASO 1

Asar la carne:

Salpimentamos el codillo, rociamos con aceite y lo asamos al horno a 90 grados durante 4 horas. Dejamos enfriar y deshuesamos y troceamos la carne. Reservamos.

■ PASO 2

Salsa barbacoa:

En un cazo con un chorro de aceite de oliva pochamos la cebolla, el ajo y los tomates. Luego añadimos los demás ingredientes a excepción del almidón de maíz. Dejamos hervir y ligamos ligeramente la salsa, si fuese necesario, con un poquito de almidón de maíz disuelto en agua fría. Se puede pasar el brazo batidor si la queremos más fina. Reservamos.

Salsa de miel y mostaza:

Mezclamos bien los tres ingredientes en frío con una varilla hasta quedar una salsa homogénea. Reservamos.

■ PASO 3

Terminación del plato:

Con el aguacate, el zumo de limón y una pizca de sal haremos un puré que pondremos encima de cada tortilla mexicana. Sobre éstas, la carne del codillo, la salsa barbacoa, luego los vegetales (lechuga, repollo, cebolla, canónigos y rúcula) y, por último, encima de los vegetales la salsa miel y mostaza.

• Valoración Nutricional •

Es una buena opción como plato principal por su equilibrada combinación de nutrientes: proteínas animales, vegetales, cereales y un balance positivo de grasas cardiosaludables (mayor cantidad de grasas monoinsaturadas respecto a las saturadas), como vamos a detallar a continuación.

GRASAS CARDIOSALUDABLES. Lo característico del cerdo es la alta cantidad de ácidos grasos monoinsaturados (42%), principalmente el oleico, que presenta su carne, lo que le ha dado el sobrenombre de “el olivo con patas”. Contiene más grasa insaturada que la ternera. En el cerdo ibérico la proporción es todavía mayor debido a la alimentación del animal, llegando al 50% del total. El aguacate, por su parte, es también una gran fuente de ácidos monoinsaturados, destacando en particular también por su elevado contenido en ácido oleico.

RICO EN MINERALES Y VITAMINAS. La carne de cerdo es una rica fuente de minerales y vitaminas. Tiene zinc, potasio, fósforo y selenio. En cuanto a su contenido en vitaminas, es de las carnes con mayor cantidad de tiamina y constituye también una buena fuente de vitamina B12, B6 y niacina.

Tanto la lechuga, el repollo, la cebolla roja, los canónigos como la rúcula son muy buenas fuentes de potasio y vitaminas, sobre todo vitamina A y C, así como de betacaroteno, precursor de vitamina A.

El potasio presente en todos ellos ayuda a la función de los nervios y a la contracción de los músculos y a que su ritmo cardiaco se mantenga constante.

El aguacate, por su parte, es fuente importantísima de vitamina E y también, en menor proporción de vitamina C, vitaminas que son potentes antioxidantes.



CUANTO MÁS VERDE, *mejor*

En el caso de la lechuga y el repollo cuanto más verde intenso tenga las hojas, éstas serán menos tiernas, pero ¡más cantidad de vitaminas y minerales!

LA IMPORTANCIA DE LA FIBRA. Está presente en el aguacate y las verduras. La fibra soluble se disuelve en agua y forma una mezcla gelatinosa en el estómago, aportando varios beneficios para la salud: mejora la salud intestinal y previene el estreñimiento; mejora la salud del corazón; previene y controla la diabetes y ayuda en el control del peso al prolongar la sensación de saciedad.

SALSAS CON MODERACIÓN. Sobre todo la salsa de miel y mostaza por ser muy calórica y con alto contenido en azúcares y elevados niveles de grasas saturadas al llevar miel y mayonesa. Deben evitar o reducir su consumo diabéticos, personas con obesidad y personas con niveles elevados de colesterol.

RECOMENDACIÓN: En lugar de utilizar tortillas mexicanas de trigo es preferible optar por las de maíz como fuente de hidratos de carbono. Tienen mayor contenido en fibra, menor contenido en grasas saturadas y, además, son mucho menos calóricas. A la hora de elegir la carne mejor piezas magras; el codillo, es una de ellas.

• Autores •

Grupo de Nutrición Saludable Sanidad Marítima formado por la doctora de Sanidad Marítima Celia López Carballido. Receta elaborada por José Manuel Canosa y Esteban Filgueira (cocineros del buque hospital Esperanza del Mar).

“LA MAR, POR UN JURISTA”

El director general de Ordenación del Turismo, José Luis de Azcárraga, pronunció una conferencia sobre “La mar vista por un jurista”, dentro del ciclo de charlas sobre la mar, organizado por la Liga Naval Española. (...) Examinó las diversas particularidades jurídicas de las distintas zonas marítimas (...) citó la zona de alta mar contigua a las aguas territoriales, en las que el estado ribereño tiene ciertos derechos de tipo fiscal y aduanero. (...) Finalizó su disertación, refiriéndose a la plataforma continental y al acuerdo de las Naciones Unidas que establece que los recursos naturales existentes en la plataforma son propiedad del país ribereño.

GRAVE ACCIDENTE EN EL PUERTO DE MÁLAGA

Tres personas muertas y más de cien intoxicadas constituye el balance de un grave suceso ocurrido (...) en el puerto malagueño, en el que se produjo un escape de cloro. Ocurrió el suceso cuando en el buque “Villa de Orio” anclado en el muelle transversal de Poniente, eran cargadas 90 bombonas de cloro, de dos metros cúbicos cada una de ellas, con destino a Kenitra. Según parece, durante la operación de carga una de las bombonas sufrió la rotura de una válvula, por lo que el cloro comenzó a salir de la misma, mezclándose con el aire (...).

Una jornada de pesca en la Tancada

Antonio Cera, es patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de San Carlos de La Rápita y estos días un pescador más en las encañizadas del delta del Ebro (...).

La pesca en los lagos del delta, además de un gran encanto, tiene este buen pasar de sus saneados beneficios, se captura bastante, todo lo que se captura se vende, todo lo que se vende tiene precios interesantes.

Por eso Cera está ahí, en la Tancada, con otros dieciocho pescadores. Casi todos son pescadores

de oficio, pescadores de mar. La mayoría de La Rápita. Pero también los hay que no son pescadores, como algún labrador y hasta un músico, y no falta quienes vienen de lejos nada menos que desde Arenys de Mar (...). La pesca en el delta del Ebro es como una lotería. Las zonas clásicas de pesca son La Encañizada, La Tancada, La Gola y el Canal Vell. La explotación se reserva en exclusiva para los afiliados a la Cofradía de Pescadores de San Pedro de los Lagos del delta, que llegan al millar (...).

Aprobada la ordenanza de congeladores



Ha sido aprobada la Ordenanza de Congeladores, la cual ha sido publicada en el "Boletín Oficial del Estado" del día 21 de diciembre de 1974 y siguientes. Dado el gran interés que esta disposición tiene para todos los trabajadores del mar, naturalmente para los tripulantes de la flota congeladora, con

preferencia. En su despacho oficial, el ministro de trabajo recibió a los trabajadores, técnicos y empresarios de la Agrupación Nacional de Buques Congeladores del Sindicato Nacional de la Pesca, que acudieron a visitarle para expresarle su agradecimiento por la ordenanza laboral recientemente aprobada.

En Punta Corveira, embarrancó el "Clarice"

El motopesquero "Clarice", con base en el puerto lucense de Ribadeo, a consecuencia de la escasa visibilidad, embarrancó en las inmediaciones de Punta Corveira,

costa cercana al puerto base del moderno pesquero de arrastre, que se ha perdido. (...) El lugar donde embarrancó permitió el salvamento de los 12 tripulantes (...).



"CUADERNO DIARIO DE PESCA" EN ARRASTREROS

A partir del 1 de enero de 1975, todos los barcos de arrastre mayores de 100 toneladas de registro bruto, dondequiera que pesquen, cumplimentarán el "Cuaderno diario de pesca", de formato unificado, establecido al efecto según Orden del Ministerio de Comercio que apareció en el "Boletín Oficial del Estado" de 30 de diciembre.

Estos cuadernos serán facilitados por la autoridad de Marina. (...)

BUQUE SOVIÉTICO APRESADO

La oficina de enlace de prensa de la comandancia general de la zona marítima de Canarias ha hecho pública la siguiente nota: "A las 0,30 horas del día 5 del actual mes, el pesquero ruso denominado 'Orpheus' se encontraba faenando en aguas jurisdiccionales españolas, a ocho millas de punta Cabiño, proximidades de cabo Bojador (Sahara español), por lo que fue aprehendido por la corbeta 'Princesa' de la Marina de guerra española. (...)"

NUEVO BUQUE OCEANOGRÁFICO

El buque oceanográfico "Naucrates", construido en Mataró, ha llegado al puerto de Santander, donde quedará al servicio del Instituto Santanderino de Oceanografía. (...) Dotado con los más modernos medios, con 25 metros de eslora, siete de manga y dos de puntal.



NACIONAL

Puertos MÁS humanos



Puertos del Estado celebró en noviembre una jornada para impulsar la sostenibilidad social y humanitaria de los puertos españoles. Elena Martínez, directora del ISM, intervino para hablar de una de las mayores contribuciones públicas a la protección de trabajadores en alta mar: la labor de sus dos buques asistenciales.

M ANABEL GUTIÉRREZ

El presidente de Puertos del Estado, Álvaro Rodríguez Dapena, destacó en la inauguración de la jornada "La dimensión social humanitaria en los puertos de interés general", que "los puertos no son de nadie y son de todos, son puertos por y para las personas". El secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo, Benito Núñez, por su parte, quiso llamar

la atención sobre la situación de "los marineros, el eslabón humano más débil del comercio marítimo". "Necesitamos tomar conciencia de

Los dos buques asistenciales del ISM están preparados para atender cualquier emergencia

las condiciones en que se presta el trabajo que mantiene funcionando el comercio marítimo y trabajar juntos para mejorarlas", añadió. Elena Martínez, directora del ISM, presentó la atención médico-sanitaria y de formación en buques hospital. Detalló la atención médica que se da a los profesionales españoles en alta mar, con dos barcos asistenciales, que están dotados de todos los servicios necesarios para atender cualquier emergencia sanitaria, algo que es absolutamente pionero y novedoso en Europa.

COMITÉS DE BIENESTAR

Durante la jornada se impulsó también la consolidación de los Comités de bienestar en todos los puertos de interés general, con iniciativas como la de la Autoridad Portuaria (AP) de Vigo, presentada por su presidente, Carlos Botana; la de la AP de Barcelona, presentada por Francesc Bonada, Cap D'Organizació y Sostenibilitat; la de la AP de Las Palmas, en palabras de Raúl López Marrero, responsable de Sistemas de Calidad; y la de la AP Tarragona, con Nuria Obiols, directora de Operaciones Portuarias. Todos los ponentes resaltaron la importancia de atender a los marinos en tierra a todos los niveles, y establecer mecanismos estables de financiación para estas actividades, algo en lo que se está trabajando en el Comité Nacional. **M**



CANTÁBRICO

Ayudas para la veda del jurel

La Conferencia Sectorial de Pesca autorizó la movilización de 1,07 millones para compensar a los barcos que faenan en aguas de Galicia, Cantabria y Asturias tras el cese temporal de la pesca del jurel. 890.300 euros serán para el cerco gallego, uno de los más afectados por la paralización.



M LORENA GÁNDARA

El pasado 13 de noviembre, la Conferencia Sectorial de Pesca aprobó la territorialización de 1,07 millones de euros para compensar a las flotas de cerco y artes menores del Cantábrico Noroeste afectadas por el paro temporal de la captura de jurel. Estas ayudas, que beneficiarán a armadores y a tripulantes, buscan mitigar el impacto económico que produjo el periodo de veda de la especie.

CANTIDADES POR CC. AA.

La distribución de las cantidades varía por comunidad autónoma: Galicia recibirá la mayor parte de los fondos, cerca de 890.300 euros serán para el cerco gallego, mientras que 143.793 euros se destina-

rán a Cantabria y 41.664 a Asturias. El 70% de las ayudas se financian con el Fondo Europeo Marítimo de la Pesca y la Acuicultura (FEMPA), mientras que el 30% procede de los presupuestos de la Administración General del Estado.

La noticia llega en un momento crítico para la flota gallega. La Asociación de Armadores del Cerco de Galicia estima que los buques afectados por la paralización, al menos 70 en toda la autonomía, llevan dos

años sin cobrar estas compensaciones. Por otra parte, la Xunta de Galicia ha pedido que se evalúe el stock de jurel y caballa tras denunciar que el modelo actual les perjudica y no se ajusta a la realidad. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación reconoció que 86 cerqueros y embarcaciones de Galicia, Cantabria, Asturias y País Vasco dependen de esta especie.

Para recuperar el jurel, los pescadores se vieron obligados a amarrar sus barcos durante tres meses de 2023 y en periodos consecutivos de 30 días. Las ayudas no cubrirán sábados y domingos y se establecerán en función del arqueo bruto (GT) del barco, con un mínimo de 100 euros diarios y un máximo de 1.608 si se superan las 2.500 GT, lo que se traduce en 0,80 euros por cada tonelada. **M**

Las ayudas no cubrirán sábados y domingos y se establecerán en función del GT

Oficinas de la Seguridad Social, Puntos Violeta



La ministra de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, Elma Saiz, ha reafirmado el compromiso de su departamento en la lucha contra la violencia de género: *“Llevamos 40 mujeres asesinadas este año, por el simple hecho de serlo, y casi 1.300 desde 2003. Es un problema de primer orden en nuestro país, y la Administración de una sociedad avanzada debe poner todas sus herramientas a disposición de estas mujeres”*.

El Consejo Asesor de Brecha de Género, creado el 8 de marzo de 2024, tomó como primer acuerdo que las oficinas de la Seguridad Social se transformasen en Puntos Violeta.

427 oficinas del Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS), 225 de la Tesorería General (TGSS) y 120 del Instituto Social de la Marina (ISM), un total de 772 oficinas, se convertirán en lugares seguros donde las víctimas de violencia de género puedan acudir y recibir ayuda.

Sun&Blue Congress



El congreso internacional de economía azul Sun&Blue, celebrado en Almería del 20 al 22 de noviembre cerró su segunda edición con la participación de más de 1.100 asistentes procedentes de 33 países

Con un amplio programa científico, del que destacamos los que

se centraban en Puertos e Industria Marítima, Tecnología, Energía y empleo azul, se abordaron, entre otros temas, la urgencia de actuar frente a los desafíos climáticos y tecnológicos, la necesidad de innovar más allá del conocimiento existente, de fomentar colaboraciones público-privadas y superar las barreras para compartir datos. Además, se subrayó la importancia de combinar experiencia y juventud para afrontar los retos del relevo generacional.

El Instituto Social de la Marina concedió con un stand en el congreso para dar visibilidad al trabajo que se desarrolla en favor de los trabajadores del

mar en materia de formación, sanidad marítima y prestaciones.

Aniversario OISS



La Organización Iberoamericana de la Seguridad Social (OISS) celebró su 70 aniversario en Madrid con un primer encuentro de agencias de Seguridad Social iberoamericanas dedicado a los desafíos del futuro. El acto culminó con la entrega de reconocimientos a diversas entidades españolas, entre las que figuraba el ISM, por la labor realizada en el fortalecimiento del bienestar económico y social de los pueblos.

Para los autónomos



La Tesorería General de la Seguridad Social ha enviado una campaña de comunicación dirigida a los trabajadores autónomos para informarles de que a través de la aplicación Importas podrán recibir información y realizar de forma rápida y sencilla sus trámites y consultas.

Esta campaña se ha realizado por tres vías de forma simultánea: a través

Fomentando el empleo

La Dirección Provincial del ISM de Huelva ha participado en distintas iniciativas que se están llevando a cabo en la provincia para facilitar el empleo y ofrecer opciones de inserción laboral en el sector marítimo pesquero.

En los Puntos Vuela del Ayuntamiento de Isla Cristina, se aprovecha el control de firma por desempleo para convertirlo en actos informativos de fomento del empleo. El personal del ISM informa sobre cambios en los subsidios del Real Decreto-ley, también de las diferentes formaciones a las que pueden acceder para emplearse en el sector.

En la misma línea, en el Centro Nacional de Formación de Isla Cristina, el ISM ha organizado una jornada para informar de los distintos itinerarios formativos y requisitos que se necesitan para acceder a todo el catálogo de



profesiones marítimo-pesqueras. Se realizó un recorrido por toda la formación que imparte el ISM en Huelva y en los CNF de Isla Cristina y Bamio. Por último, se les ha informado del proyecto que se desarrolla desde hace dos años para formar a inmigrantes y que consigan su regularización mediante la figura del arraigo por formación.

La acogida ha sido muy positiva y se han llegado a acuerdos para futuras colaboraciones

de la propia aplicación, SMS y correo electrónico a más de 3.700.000 trabajadores, entre los que también se incluyen a los autónomos del Régimen Especial del Mar (Grupo 1).

¿Qué ventajas ofrece?: actualizar datos de contacto; consultar el Número de la Seguridad Social o solicitarlo; obtener la vida laboral; disponer de documentos sin conexión a Internet; descargar los justificantes de los trámites; recibir avisos personalizados y notificaciones push y utilizar la biometría del dispositivo para acceder de forma rápida sin recordar claves o contraseñas.

Además, podrán darse de alta y baja, modificar las bases de cotización, consultar recibos y simular cuotas según rendimiento.

A partir del 1 de enero, en el sistema de cotización de los autónomos se producirá un cambio con el objetivo de establecer una mayor equidad, vinculando las cuotas a la Seguridad Social a los rendimientos netos que

generan, quedando atrás la posibilidad de elegir su base de cotización.

Refuerzo de servicio

Baleària ampliará sus conexiones entre Baleares y la Península entre

el 21 de diciembre y el 12 de enero con una programación especial para atender la alta demanda de pasajeros durante las festividades de Navidad. La naviera reforzará sus servicios desde Dénia y Barcelona a las islas.



El Museo Marítimo de Barcelona presenta la exposición "Especies invasoras marinas: la amenaza silenciosa", sobre el impacto de estos organismos en los ecosistemas del Mediterráneo y que se ha convertido en la 2ª causa de pérdida de biodiversidad. Puede visitarse hasta junio de 2025.

La venganza del campo

¿Por qué el sector primario es pisoteado y perseguido por la misma sociedad a la que da de comer?

M LORENA GÁNDARA

La venganza del campo es inevitable y caerá sobre la sociedad a la que ha alimentado por haber sido despreciado durante estos últimos años. Esta es la premisa central de este ensayo de Manuel Pimentel en el que el autor augura la llegada de tiempos de escasez y encarecimiento de los precios de la cesta de la compra. La facilidad de acceso a los alimentos y la imagen de las neveras llenas ha hecho que caigan en el olvido épocas de crisis alimentaria y que infravaloremos el trabajo de pescadores y trabajadores del campo. Pimentel asegura que esa abundancia a la que estamos acostumbrados está a punto de desaparecer. El sector primario ha mejorado su producción con la incorporación de las nuevas tecnologías. El rendimiento de los profesionales y su compromiso con la sostenibilidad y el medioambiente también han mejorado, ahora pueden proveer de alimentos de calidad "a una población mundial que se ha multiplicado por cuatro en el último siglo". Sin embargo, no se

valora el esfuerzo de un sector menospreciado por parte de la sociedad. Se les acusa de retrógrados, de ser enemigos del medioambiente y maltratadores de animales. Los jóvenes huyen del sector por la dificultad que entraña la profesión y por la influencia del pensamiento

colectivo. Al final, campo y mar se quedan sin relevo generacional. Distribuidores, pescadores, ganaderos y agricultores se han convertido en el chivo expiatorio con el que justificar el encarecimiento de la comida y la situación que viven algunos hogares. Para Manuel Pimentel, este es el estado en el que se encuentra el mundo actual y que le llevó a escribir

esta obra en la que explica las dinámicas sociológicas, económicas, políticas y culturales que nos han hecho llegar hasta aquí.

Un apasionado relato que recopila diferentes artículos en los que explica cómo ha evolucionado a lo largo de los años la percepción de agricultura, ganadería y pesca. Trata de los porqués y de los cómo, analiza una situación contradictoria y paradójica que ha transformado a héroes en villanos y a los que son la solución en el problema. Es sociología pura y espíritu colectivo. Una visión de un futuro desalentador que puede cambiar si encontramos el equilibrio entre producción, garantía alimentaria, sostenibilidad y medioambiente. Pero antes de encontrar ese equilibrio y para evitar la temida venganza del campo, el sector primario deberá ser más rentable y valorado. **M**

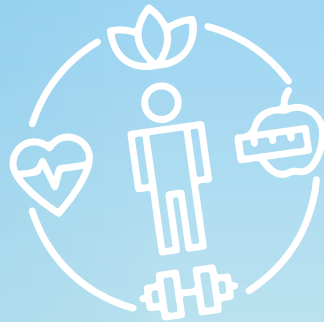


Autor: Manuel Pimentel
Edita: Editorial Almuzara



SALUD EN EL MAR, VIDA EN MOVIMIENTO

Beneficios del ejercicio físico a bordo





ISM EN TU BOLSILLO

Siempre a tu lado

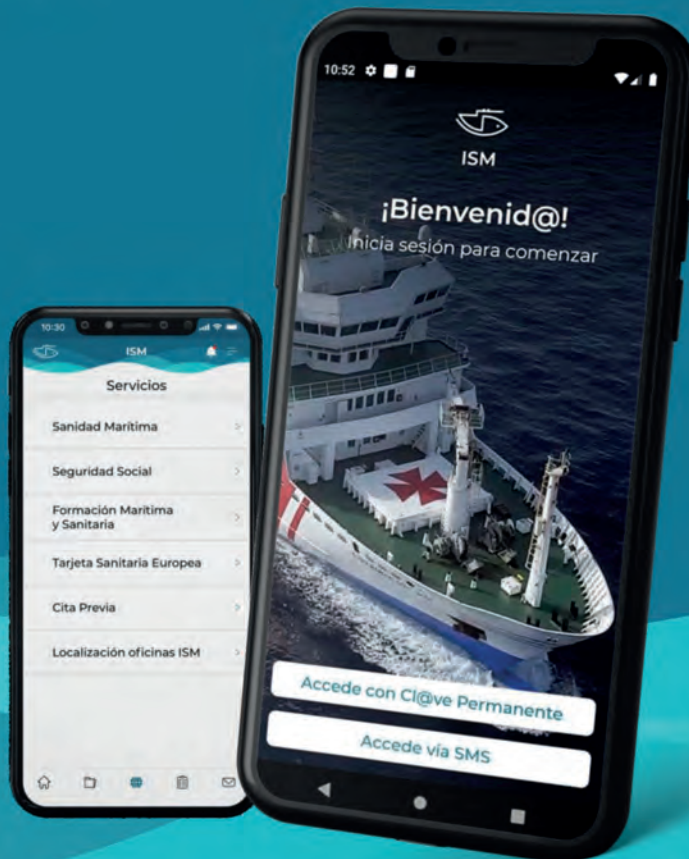
¿QUÉ TIENES QUE HACER PARA UTILIZAR ISM EN TU BOLSILLO?



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



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL Y MIGRACIONES

SECRETARÍA DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL Y PENSIONES

