

# MAR

Nº 652

FEBRERO 2025

## **BASES DE COTIZACIÓN**

para los trabajadores del  
Régimen Especial del Mar

## **BIENESTAR EMOCIONAL**

Sección dedicada a la salud  
mental de los embarcados

## **BUQUES CON-RO**

El trabajo en embarcaciones  
de contenedores y rodada



# REVISTA MAR

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

TENEMOS PÁGINA WEB  
AHORA MÁS CERCA DE TI



# Ambición y compromiso



Con el primer mes vencido de 2025 las nuevas propuestas del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones comienzan su andadura. Despacito, pero sin pausa, con el compromiso firme de seguir avanzando en el escudo de protección social.

No importa pecar de ambición cuando se hace una política viva apegada a los requerimientos de la sociedad y cuando es la política la que se adapta a las demandas sociales y no al revés.

2024 cerró con la creación de medio millón de empleos, y un total de 21.300.000 afiliados, una base que permite pensar en grande, en la creación de otros 700.000 más, nuevos y estables.

Las buenas cifras del empleo alimentan a las pensiones y permitirán que 2025 llegue con un incremento medio del 2,8%.

Un año para “mirar a los ojos” a esos futuros 22 millones de afiliados y visualizar sus necesidades,

profundizando así en la protección de los trabajadores, sin perder de vista al tejido productivo.

Otro objetivo se centrará en la ampliación del catálogo de ocupaciones de difícil cobertura, entre los que todavía no figuran los empleos en pesca, pero sí los de marina mercante.

Todos los ministerios del área económica están implicados en la consecución de un acuerdo para poner en marcha un sistema de altas médicas progresivas y en la reducción de la jornada laboral, lo que sin duda alguna supondrá un impacto notable en el sistema de Seguridad Social.

Cualquier avance en la protección social de los trabajadores redundará en la modernización del sistema, uno de los más avanzados y elogiados de Europa, que a su vez pasa *sine qua non* por el diálogo social.

Reformas que requerirán equilibrio, consenso y el refrendo de las Cámaras. [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:

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

José M<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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

## 652. Febrero 2025



**Foto de portada:** Estrella de mar. Crédito Shutterstock

## Orden de bases para el REM



**Consulta** todas las tablas con la cotización en la **PÁGINA 6**

## Salud mental a bordo

Nueva sección dedicada a la salud mental de los trabajadores del mar

**PÁGINA 14**



## Entrevista a Iván López van der Veen



**Pesca.** Nuevo presidente de la Coalición Internacional de Asociaciones Pesqueras (ICFA). **PÁGINA 22**

## Trabajadores de buques Con-Ro



**Contenedores y rodados.** Un trabajo exigente y fascinante como nos muestran sus tripulantes. [PÁGINA 30](#)

## “Google Maps del Mar”



**Inteligencia Artificial.** La aplicación Green Navigation ofrece rutas más económicas y seguras. [PÁGINA 34](#)

## Sellos marineros

**Historia.** Viaje a través de los sellos postales españoles que tenían como motivo el mar y sus embarcaciones. [PÁGINA 52](#)



## Y además:

### 18 Aplicación Vives

Los pensionistas del ISM expatriados podrán acreditar su vivencia a través de la APP Vives.

### 20 Novedades en Seguridad Social

Los buenos datos registrados en 2024 impulsan al departamento dirigido por Elma Saiz.

### 26 Convenio de hidrocarburos

Cómo actuar ante una contaminación por hidrocarburos en el mar a través de la formación reglada.

### 38 ISM en tu bolsillo

La app estrella del REM supera barreras. Hablamos con Carmen Parrondo, responsable desde su nacimiento.

### 40 Tribuna de Javier Ojeda

El gerente de Apomar pide valorar la producción de alimentos tanto como la protección del medio ambiente.

### 42 Rodaballos con acento gallego

La planta de engorde de rodaballos de Nueva Pescanova en la localidad lucense de Xove, nos abre sus puertas.

### 44 Llega a Barcelona

El alga asiática invasora, avistada en la costa catalana.

### 46 Donación de alimentos

Desde Costa Cruceros comparten su estrategia para disminuir hasta el 50% el desperdicio alimentario.

### 48 Hemeroteca

Los archivos digitalizados de la Revista MAR se amplían y ponen a disposición de lectores, periodistas e historiadores.

### 56 Páginas médicas

Conocer a fondo el servicio de Sanidad Marítima del ISM de la mano de la doctora Gandía.

### 58 Cocina a bordo

Carrilleras con verduras, un plato nutritivo, perfecto para marinos, realizado por los cocineros de nuestros buques.


**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



## COTIZACIONES SOCIALES 2025



# Incremento medio del 1,57% en todo el litoral

Según la Orden ISM/87/2025, de 20 de enero, publicada en el BOE el 31 del mismo mes, las cotizaciones sociales para los Trabajadores del Mar de los grupos segundo y tercero se incrementan este año de media un 1,57% para todo el litoral. El incremento mayor se registra en el grupo segundo B donde se incluyen las embarcaciones que van desde las 10,01 a las 50 TRB.

**M** ANA DÍAZ

**D**esde el año pasado, la Orden de bases de cotización para los afiliados al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, de los grupos II y III, ajusta las modalidades de pesca al

Censo Operativo de la Flota pesquera. Esta medida mejora la gestión, al acercar las bases únicas a las retribuciones reales de pescadores y marinos, y la coordinación entre el Instituto Social de la Marina y la Secretaría General de Pesca.

En el presente ejercicio, la Orden ISM/87/2025, de 20 de enero, publicada en el BOE del pasado 31

del mismo mes, incluye algunas modalidades de pesca que no se contemplaban en la Orden de bases de cotización de los trabajadores del mar incluidos en los grupos II y III para 2024.

Así, en el grupo segundo A se introducen como nuevas modalidades el cerco en el Mediterráneo, en Almería; las artes meno-



res en el Mediterráneo, en Cádiz, Málaga, Granada, Melilla y Ceuta y el palangre de superficie en las últimas provincias andaluzas mencionadas y en ambas ciudades autónomas.

Por su parte, en el grupo segundo B se han añadido el palangre de superficie en A Coruña, Lugo, Vigo, Vilagarcía, Asturias y Bizkaia; el cerco en el Cantábrico de esta provincia vasca y el palangre de fondo en el Cantábrico, en Cantabria.

## SUBIDAS POR GRUPOS

Las bases de cotización para el grupo segundo A, en el que se incluyen las embarcaciones que van desde las 50,01 a las 150 TRB, suben de media un 1,68%.

El incremento medio más alto en este grupo se da en la zona Sur (2,89%), donde destaca la subida registrada en Las Palmas y Tenerife (3,52 en total%) y concretamente en las modalidades de arrastre en aguas de Portugal para las categorías profesionales encuadradas en los grupos de cotización 1 a 7 (5,03%) y en el arrastre y el palangre en aguas internacionales y terceros países, con un incremento del 6,51%.

En la zona Norte, la subida media es del 2,16%. Destaca el incremento del 7,82% en el arrastre de fondo en Cantábrico NW para las categorías profesionales de los grupos 1 a 7 en A Coruña, Lugo, Vigo, Vilagarcía y Asturias y del 10,77% en el cerco en Cantábrico NW para las mismas categorías profesionales en Cantabria. Por último, en la zona Este se mantienen las cotizaciones del año anterior.



En el grupo tercero la mayor subida promedio se produce en la zona Norte.

En el grupo de cotización segundo B, con embarcaciones de entre 10,01 y 50 TRB, la subida media en todo el litoral es del 2,07%.

En este grupo de cotización sucede un poco lo mismo que en el segundo A. La mayor subida media se concentra en la zona Sur (4,15%), seguida de la zona Norte (2,06%) y no sube la zona Este.

Aquí destaca especialmente el incremento medio del 7,32% registrado en las provincias de Málaga, Granada y la ciudad autónoma de Ceuta, donde se registra una subida del 5,67% en todas las ar-

tes para las categorías profesionales encuadradas en los grupos de cotización del 1 al 7, y del 8,98% en las categorías profesionales de los grupos 8 a 11.

En la zona Norte, el mayor incremento medio se registra en A Coruña, Lugo, Vigo, Vilagarcía y Asturias (3,62%), con una subida del 4,15% en el rasco y la volanta en el Cantábrico NW para las categorías profesionales de los grupos 1 al 7, y del 6,38% en el cerco, palangre de fondo, rasco, volanta y artes menores en el Cantábrico NW para los grupos 8 a 11.

Finalmente, en el grupo tercero, la mayor subida media en las bases de cotización de 2025 se da en la zona Norte (1,47%) donde las categorías profesionales de los grupos 3 y 4 registran los incrementos más altos con un 1,66%, en A Coruña, Lugo, Vigo, Vilagarcía, Asturias y Cantabria y un 1,77% en Gipuzkoa y Bizkaia. La subida media en la zona Este es del 0,74%, mientras que en la zona Sur se produce un aumento del 0,62%. [M](#)

---

Este año  
se incluyen  
modalidades de  
pesca que no  
estaban en la  
Orden de bases  
de 2024

## PORCENTAJE SUBIDA – BASES GRUPO SEGUNDO A

Año 2025

## ZONA NORTE

	MODALIDAD DE PESCA	CATEGORÍAS PROFESIONALES ENCUADRADAS DENTRO DE LOS GRUPOS DE COTIZACIÓN	
		1 a 7	8 a 11
A Coruña, Lugo, Vigo, Vilagarcía, Asturias <i>Promedio 3,33</i>	Arrastre de Fondo en Cantábrico NW	7,62	4,06
	Cerco en Cantábrico NW	3,30	5,59
	Palangre de Fondo en Cantábrico NW	3,30	5,59
	Rasco en Cantábrico NW	3,30	5,59
	Volanta en Cantábrico NW	3,30	5,59
	Artes Menores en Cantábrico NW	3,30	5,59
	Palangre de Fondo Menores de 100 TRB en Villabde	1,48	1,93
	Arrastre de Fondo en zonas CIEM VB, VI, VII y Villabde	1,48	1,93
	Artes Fijas en zonas CIEM VB, VI, VII y Villabde	1,48	1,93
	Arrastre en Aguas de Portugal	7,62	2,12
	Palangre de Fondo Aguas Internacionales y Terceros Países	1,48	0,00
	Palangre en Superficie	0,00	2,32
Cantabria <i>Promedio 2,97</i>	Arrastre de Fondo en Cantábrico NW	1,48	0,00
	Cerco en Cantábrico NW	10,77	5,59
	Palangre de Fondo en Cantábrico NW	3,30	4,23
	Palangre de Fondo Menores de 100 TRB en Villabde	1,48	1,93
	Arrastre de Fondo en zonas CIEM VB, VI, VII y Villabde	1,48	1,93
Gipuzkoa <i>Promedio 0,61</i>	Arrastre De Fondo en Cantábrico NW	1,48	0,00
	Cerco en Cantábrico NW	0,00	0,00
	Palangre de Fondo en Cantábrico NW	0,00	0,00
	Artes Fijas en zonas CIEMVB, VI, VII y Villabde	1,48	1,93
Bizkaia <i>Promedio 0,35</i>	Arrastre de Fondo en Cantábrico NW	1,48	0,00
	Cerco en Cantábrico NW	0,00	0,00
	Palangre de Fondo en Cantábrico NW	0,00	0,00
	Rasco en Cantábrico NW	0,00	0,00
	Volanta en Cantábrico NW	0,00	0,00
	Artes Menores en Cantábrico NW	0,00	0,00
	Artes Fijas en zonas CIEMVB, VI, VII y Villabde	1,48	1,93
<b>Promedio por Grupos de Cotización</b>		<b>2,19</b>	<b>2,13</b>
<b>PROMEDIO ZONA NORTE</b>		<b>2,16</b>	

## ZONA ESTE

	MODALIDAD DE PESCA	CATEGORÍAS PROFESIONALES ENCUADRADAS DENTRO DE LOS GRUPOS DE COTIZACIÓN	
		1 a 7	8 a 11
Alicante, Castellón, Valencia, Illes Balears, Barcelona, Girona, Tarragona, Murcia <i>Promedio 0,00</i>	Cerco en el Mediterráneo	0,00	0,00
	Arrastre de Fondo en el Mediterráneo	0,00	0,00
	Artes Menores en el Mediterráneo	0,00	0,00
	Palangre de Superficie	0,00	0,00
	<b>Promedio por Grupos de Cotización</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>PROMEDIO ZONA ESTE</b>		<b>0,00</b>	



ZONA SUR			
	MODALIDAD DE PESCA	CATEGORÍAS PROFESIONALES ENCUADRADAS DENTRO DE LOS GRUPOS DE COTIZACIÓN	
		1 a 7	8 a 11
Almería <i>Promedio 1,92</i>	Cerco en el Mediterráneo	0,00	0,00
	Arrastre de Fondo en el Mediterráneo	0,00	3,24
	Palangre de Superficie	5,02	3,24
Cádiz <i>Promedio 2,18</i>	Cerco en el Golfo de Cádiz	4,15	2,39
	Arrastre de Fondo en el Golfo de Cádiz	4,15	2,39
	Artes Menores en el Mediterráneo	0,00	0,00
Huelva <i>Promedio 3,31</i>	Cerco en el Golfo de Cádiz	0,00	2,39
	Arrastre de Fondo en el Golfo de Cádiz	0,00	2,39
	Arrastre en Aguas de Portugal	5,03	2,12
	Arrastre Aguas Internacionales y Terceros Países	3,23	6,51
	Palangre de Fondo Aguas Internacionales y Terceros Países	3,23	6,51
	Palangre de Superficie	5,02	3,24
Málaga, Granada, Melilla, Ceuta <i>Promedio 2,74</i>	Cerco en el Mediterráneo	7,70	3,24
	Arrastre de Fondo en el Mediterráneo	7,70	3,24
	Artes Menores en el Mediterráneo	0,00	0,00
	Palangre de Superficie	0,00	0,00
Las Palmas, Tenerife <i>Promedio 3,52</i>	Arrastre en Aguas de Portugal	5,03	2,12
	Arrastre Aguas Internacionales y Terceros Países	3,23	6,51
	Palangre de Fondo Aguas Internacionales y Terceros Países	3,23	6,51
	Atuneros Cañeros Canarias	2,19	2,12
	Artes Menores en Canarias	2,19	2,12
	<b>Promedio por Grupos de Cotización</b>	<b>2,91</b>	<b>2,87</b>
<b>PROMEDIO ZONA SUR</b>		<b>2,91</b>	<b>2,89</b>

PORCENTAJE SUBIDA – BASES GRUPO SEGUNDO B Año 2025			
ZONA NORTE			
	MODALIDADES DE PESCA	CATEGORÍAS PROFESIONALES ENCUADRADAS EN GRUPOS DE COTIZACIÓN	
		1 a 7	8 a 11
A Coruña, Lugo, Vigo, Vilagarcía, Asturias <i>Promedio 3,62</i>	Cerco en Cantábrico NW	2,48	6,38
	Palangre de Fondo en Cantábrico NW	2,48	6,38
	Rasco en Cantábrico NW	4,15	6,38
	Volanta en Cantábrico NW	4,15	6,38
	Artes Menores en Cantábrico NW	2,48	6,38
	Palangre de Fondo Menores de 100 TRB en Villabde	2,52	2,58
	Artes Fijas en zonas CIEM VB, VI, VII y Villabde	2,52	2,58
	Palangre en Superficie	0,00	0,00
Cantabria <i>Promedio 3,50</i>	Cerco en Cantábrico NW	2,48	6,38
	Palangre de Fondo en Cantábrico NW	0,00	0,00
	Rasco en Cantábrico NW	4,15	6,38
	Volanta en Cantábrico NW	4,15	6,38
	Artes Menores en Cantábrico NW	2,48	6,38
	Palangre de Fondo Menores de 100 TRB en Villabde	2,52	2,58
	Artes Fijas en zonas CIEM VB, VI, VII y Villabde	2,52	2,58

**PORCENTAJE SUBIDA – BASES GRUPO SEGUNDO B (continuación)**

Gipuzkoa <i>Promedio 0,00</i>	Cerco en Cantábrico NW	0,00	0,00
	Palangre de Fondo en Cantábrico NW	0,00	0,00
	Rasco en Cantábrico NW	0,00	0,00
	Artes Menores en Cantábrico NW	0,00	0,00
	Artes Fijas en zonas CIEM VB, VI, VII y Villabde	0,00	0,00
Bizkaia <i>Promedio 0,00</i>	Cerco en Cantábrico NW	0,00	0,00
	Palangre de Fondo en Cantábrico NW	0,00	0,00
	Rasco en Cantábrico NW	0,00	0,00
	Artes Menores en Cantábrico NW	0,00	0,00
	Artes Fijas en zonas CIEM VB, VI, VII y Villabde	0,00	0,00
	Palangre en Superficie	0,00	0,00
<b>Promedio por Grupos de Cotización</b>		<b>1,51</b>	<b>2,61</b>
<b>PROMEDIO ZONA NORTE</b>		<b>2,06</b>	

**ZONA ESTE**

	MODALIDADES DE PESCA	CATEGORÍAS PROFESIONALES ENCUADRADAS EN GRUPOS DE COTIZACIÓN	
		1 a 7	8 a 11
Alicante, Castellón, Valencia, Illes Balears, Barcelona, Girona, Tarragona, Murcia <i>Promedio 0,00</i>			
	Cerco en el Mediterráneo	0,00	0,00
	Arrastre de Fondo en el Mediterráneo	0,00	0,00
	Palangre de Fondo en el Mediterráneo	0,00	0,00
	Artes Menores en el Mediterráneo	0,00	0,00
	Palangre de Superficie	0,00	0,00
<b>Promedio por Grupos de Cotización</b>		<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>PROMEDIO ZONA ESTE</b>		<b>0,00</b>	

**ZONA SUR**

	MODALIDADES DE PESCA	CATEGORÍAS PROFESIONALES ENCUADRADAS EN GRUPOS DE COTIZACIÓN	
		1 a 7	8 a 11
Almería <i>Promedio 3,36</i>	Cerco en el Mediterráneo	5,67	1,06
	Arrastre de Fondo en el Mediterráneo	5,67	1,06
	Palangre de Fondo en el Mediterráneo	5,67	1,06
	Artes Menores en el Mediterráneo	5,67	1,06
	Palangre de Superficie	5,67	1,06
Cádiz <i>Promedio 5,11</i>	Cerco en el Golfo de Cádiz	2,72	2,74
	Arrastre de Fondo en el Golfo de Cádiz	2,72	2,74
	Artes Menores en el Golfo de Cádiz	2,72	2,74
	Cerco en el Mediterráneo	5,67	8,98
	Arrastre de Fondo en el Mediterráneo	5,67	8,98
	Palangre de Fondo en el Mediterráneo	5,67	8,98
	Artes Menores en el Mediterráneo	5,67	8,98
Huelva <i>Promedio 2,97</i>	Palangre de Superficie	5,67	1,06
	Cerco en el Golfo de Cádiz	2,72	2,74
	Arrastre de Fondo en el Golfo de Cádiz	2,72	2,74
	Artes Menores en el Golfo de Cádiz	6,51	2,74
	Arrastre en Aguas de Portugal	2,72	2,74
Palangre de Fondo en Aguas Internacionales y Terceros Países	2,09	2,00	



Málaga, Granada, Ceuta <i>Promedio 7,32</i>	Cerco en el Mediterráneo	5,67	8,98
	Arrastre de Fondo en el Mediterráneo	5,67	8,98
	Palangre de Fondo en el Mediterráneo	5,67	8,98
	Artes Menores en el Mediterráneo	5,67	8,98
Las Palmas, Tenerife <i>Promedio 2,39</i>	Arrastre en Aguas de Portugal	2,72	2,74
	Arrastre Aguas Internacionales y Terceros Países	2,09	2,00
	Palangre de Fondo en Aguas internacionales y Terceros Países	2,09	2,00
	Atuneros Cañeros Canarias	2,72	2,74
	Artes Menores Canarias	2,72	2,74
	Palangre de Superficie	2,09	2,00
<b>Promedio por Grupos de Cotización</b>		<b>4,24</b>	<b>4,06</b>
<b>PROMEDIO ZONA SUR</b>		<b>4,15</b>	

<b>PORCENTAJE SUBIDA – BASES GRUPO TERCERO</b>		
<b>Año 2025</b>		
<b>ZONA NORTE</b>		
	<b>CATEGORÍAS PROFESIONALES ENCUADRADAS DENTRO DE LOS GRUPOS DE COTIZACIÓN</b>	
	<b>3 y 4</b>	<b>8 a 11</b>
A Coruña, Lugo, Vigo, Vilagarcía, Asturias, Cantabria <i>Promedio 1,84</i>	1,66	1,62
Gipuzkoa, Bizkaia <i>Promedio 1,28</i>	1,77	0,98
		1,10
<b>Promedio por Grupos de Cotización</b>	<b>1,72</b>	<b>1,23</b>
<b>PROMEDIO ZONA NORTE</b>		<b>1,47</b>

\*Grupo 10 de cotización (en Bizkaia): Neskatillas, Empacadoras, Maricadores/as

<b>ZONA ESTE</b>		
	<b>CATEGORÍAS PROFESIONALES ENCUADRADAS DENTRO DE LOS GRUPOS DE COTIZACIÓN</b>	
	<b>3 y 4</b>	<b>8 a 11</b>
Alicante, Castellón, Valencia, Illes Balears, Barcelona, Girona, Tarragona, Murcia <i>Promedio 0,74</i>	0,50	0,98
<b>Promedio por Grupos de Cotización</b>	<b>0,50</b>	<b>0,98</b>
<b>PROMEDIO ZONA ESTE</b>		<b>0,74</b>

<b>ZONA SUR</b>		
	<b>CATEGORÍAS PROFESIONALES ENCUADRADAS DENTRO DE LOS GRUPOS DE COTIZACIÓN</b>	
	<b>3 y 4</b>	<b>8 a 11</b>
Cádiz, Huelva, Málaga, Granada, Sevilla, Melilla, Ceuta, Las Palmas, Tenerife <i>Promedio 1,25</i>	1,48	1,01
<b>Promedio por Grupos de Cotización</b>	<b>0,74</b>	<b>0,51</b>
<b>PROMEDIO ZONA SUR</b>		<b>0,62</b>

# Las pensiones suben un 2,8%



Con la publicación del Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, en el BOE se hace efectiva la revalorización de las pensiones aprobada por el Gobierno a finales del año pasado. Se da así cumplimiento a la recomendación segunda del Pacto de Toledo que garantiza por ley la subida de las pensiones, en función de la evolución del Índice de Precios al Consumo (IPC). Los pensionistas no pierden poder adquisitivo al haberse incrementado sus pensiones un 2,8%.

**M** ANA DÍAZ

**E**l incremento afecta a más de 12 millones de pensiones y a sus perceptores (los de prestaciones contributivas, los de no contributivas, los de Clases Pasivas, los hogares que perci-

ben el Ingreso Mínimo Vital y las personas que tienen reconocida la asignación por hijo a cargo con discapacidad, igual o superior, al 65%) que conservarán y, en algunos casos, incluso verán aumentado este año su poder adquisitivo.

El incremento del 2,8% con carácter general para las pensiones

del sistema de Seguridad Social y de Clases Pasivas del Estado es resultado del Índice de Precios al Consumo (IPC) medio registrado entre diciembre de 2023 y noviembre de 2024, según la fórmula establecida en la Ley 21/2021, de 28 de diciembre, de garantía del poder adquisitivo de las pensiones.



Las pensiones mínimas subirán alrededor del 6%, las no contributivas y el Ingreso Mínimo Vital se revalorizarán un 9% en 2025. Por otra parte, el complemento para la reducción de la brecha de género se ha incrementado un 8,1% sobre la cuantía reconocida en 2024, alcanzando en el presente ejercicio los 35,9€ al mes por hijo.

Se cumple así la recomendación segunda del Pacto de Toledo que garantiza por ley el poder adquisitivo de los pensionistas en función de la evolución del IPC. La ministra de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, Elma Saiz, ha asegurado que, *"alrededor del 25% de los ciudadanos de nuestro país se beneficiarán de estas medidas que, además, protegen especialmente a los más vulnerables; esto es, los que reciben pensiones mínimas y no contributivas"*. Además, ha subrayado que, *"con la anterior Ley del Gobierno del PP, una pensión de 1.090€ solo habría crecido 19€ al mes en siete años, entre 2018 y 2025. Sin embargo, gracias al Gobierno de coalición se garantiza por ley la revalorización, conforme a la subida de precios. Así, esa misma pensión, de 1.090€ ha ascendido en dicho período hasta 270€ mensuales, acercándose a los 4.000€ al año"*.

La subida supone cerca de 600€ adicionales al año para las personas con una pensión media de jubilación, mientras que el resto de pensiones medias del sistema aumentan unos 500€.

## FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA

Con el objetivo de proteger las pensiones futuras y buscar el equi-



La revalorización de las pensiones protege a los más vulnerables, dice Elma Saiz.

## El poder adquisitivo de nuestros pensionistas queda garantizado con la subida de las pensiones

librio entre los ingresos y los gastos del sistema de Seguridad Social, en las últimas reformas aprobadas se han articulado medidas como la cuota de solidaridad y el aumento de las bases máximas de cotización, que también se incluyen en el mismo Real Decreto-ley.

Gracias a la cuota adicional de solidaridad, se prevé que la cotización tenga en cuenta la remuneración total percibida. Se aplicará sobre la diferencia entre la base máxima de cotización, fijada en la Ley de

Presupuestos Generales del Estado para cada año y los rendimientos reales percibidos del trabajo.

El tipo de cotización se aplicará de forma progresiva a lo largo del tiempo en función de tres tramos de rendimientos fijados (0,92%, 1% y 1,17%), incrementándose gradualmente hasta 2045, cuando se alcance el tipo definitivo.

Por otra parte, la cotización por el concepto de Mecanismo de Equidad Intergeneracional (MEI) se establece en el 0,8%, con una distribución del 0,67% a cargo del empresario y del 0,13% del trabajador.

En línea con la sostenibilidad del sistema de pensiones, la base máxima de cotización aumenta en 2025 de manera acorde con el incremento de la inflación y un porcentaje adicional. Este incremento estará acompañado de una subida de la pensión máxima (3.267,60€ al mes) para asegurar el carácter contributivo del sistema de Seguridad Social. **M**

# Nueva sección

Estrenamos, a partir del próximo número, una nueva sección dedicada a la salud mental de los trabajadores del mar. 17 expertos en psicología abordarán temas como la autoestima, el beneficio del ejercicio a bordo, gestión de la rutina y la soledad, asertividad, relaciones interpersonales e inteligencia emocional, gestión del miedo o la incertidumbre, la ira o la desmotivación, entre otros.

**M** ANABEL GUTIÉRREZ

Los trabajadores del mar sufren mayores restricciones a su bienestar que otros profesionales. El ISM lo destaca en una campaña divulgativa y de prevención de la salud que inició el ISM en 2021 sobre salud mental a bordo. Tienen un *"permiso limitado en tierra, rutinas monótonas, largas jornadas laborales, turnos de trabajo variables y pocas oportuni-*

*dades para hacer ejercicio y socializar"*. Precisamente por la lejanía de sus familias y amigos, y porque las comunicaciones con ellos son limitadas, puede costarles más que a alguien que está en tierra. Trabajar en el mar *"puede resultar física y emocionalmente exigente"*.

Abraham Acosta, en su trabajo titulado *"Salud mental en alta mar"*, expone que las diferentes patologías a las que podrían enfrentarse estos trabajadores varían desde *"las personalidades suicidas, depresión y*

*trastorno bipolar, tripulante violento, pasando por delirios y alucinaciones, fatiga y estrés, ansiedad y ataque de pánico hasta las adicciones (tanto de alcohol como de drogas)"*.

Una buena salud mental a bordo es, pues, imprescindible. Por esta razón a partir del próximo número, y como anticipa Jose María Pérez Toribio, subdirector general de Acción Social Marítima del ISM, *"se van a publicar periódicamente diversos artículos divulgativos en los que se informará sobre los principa-*





los factores de riesgo psicosocial que pueden afectar a la salud mental a bordo y se detallarán directrices y recomendaciones de actuación para prevenir y mejorar su seguridad y sus condiciones de trabajo".

## CLAVES PARA PREVENIR

17 profesionales de la psicología abordarán diferentes aspectos del bienestar psicológico de la tripulación: autoestima, estrés, ansiedad, ira, frustración, etc. Montserrat Martínez, una de las autoras, profesora asociada en la Universidad Camilo José Cela (UCJC) y experta en inteligencia emocional y gestión de conflictos, explica que las situaciones que más preocupan a los trabajadores del mar "suelen ser la resistencia a los cambios, a algunas normas, las malas formas, la frustración, la queja continua y los conflictos recurrentes que no terminan de solucionarse". Para preve-

nir estas situaciones, recomienda formarse, aprender a gestionar las emociones, mantener una actitud respetuosa y proactiva y desarrollar habilidades comunicativas. "A un barco, un trabajador debería subirse con una actitud de respeto y aprendizaje, tanto ante el trabajo como ante la convivencia, aceptando de antemano y conscientemente todo aquello que está fuera de su radio de influencia y centrándose en lo que dependa de él", asegura.

Para los jóvenes trabajar en un barco durante largos periodos de tiempo puede suponer un importante desafío. David Pascual, espe-

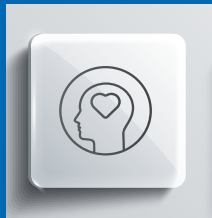
---

Para resolver  
conflictos es  
necesario  
aprender a  
gestionar  
emociones y  
tener habilidades  
comunicativas

cialista en Psicología Clínica, con habilitación sanitaria y otro de los autores, propone como estrategia "mantener rutinas diarias, como el ejercicio físico, la lectura o el aprendizaje de nuevas habilidades". Y, aunque a veces la conexión puede ser limitada en alta mar, "las llamadas, videoconferencias o mensajes instantáneos les permite mantener el vínculo emocional con sus seres queridos". David Pascual considera que el hecho de compartir actividades de ocio con personas de diferentes culturas y edades "fomenta el respeto mutuo". La mentalidad positiva de los jóvenes, además, "centrada en objetivos como el desarrollo personal, la independencia económica o la posibilidad de explorar el mundo", les permite enfrentar las dificultades con mayor resiliencia y proactividad.

Por último, respecto a la práctica de ejercicio físico a bordo, Luis González, autor y profesor del Máster en Psicología de la Actividad Física y del Deporte en la Universidad Autónoma de Madrid (UAM), asegura que "podría ayudar contar con profesionales expertos en preparación física, pero que con la información y los recursos que podemos encontrar en internet se puede disponer de un programa completamente adaptado a espacios tan reducidos como los de un barco".

## Salud mental, ¿por qué?



**Jose Mª Pérez Toribio**  
Subdirector General  
de Acción Social  
Marítima del ISM.

La actividad laboral desarrollada en el sector marítimo-pesquero lleva asociada unas condiciones de trabajo que, desde siempre, han supuesto un factor adverso para la salud de los trabajadores del mar. Al peligro inherente a toda navegación debe añadirse la exposición a riesgos de diversa índole: el trabajo en plataformas móviles y espacios reducidos, la exposición continua al ruido, a vibraciones, a agentes físicos, químicos y biológicos e inclemencias climáticas, entre otras. Además, el trabajo en la mar, rutinario y multicultural, se desarrolla entre un grupo de personas aisladas por un periodo, para las cuales el buque es lugar de residencia y ocio. Esto marca importantes diferencias con otras actividades productivas. La salud mental, entendida como un componente integral y esencial de la salud, ha motivado estrategias y directrices desde organizaciones como la Organización Mundial de la Salud o la Organización Internacional del Trabajo. De esta última es la publicación titulada Pautas para la aplicación de las disposiciones sobre seguridad y salud en el trabajo del Convenio sobre el trabajo marítimo (de 2006), en la que se especifica que "se debería proporcionar asesoramiento eficaz a los armadores acerca de las medidas disponibles para reducir al mínimo los efectos negativos en la salud mental de los factores relacionados con el trabajo.

## Negociar, no enfrentar



**Montserrat Martínez**  
Profesora asociada en la UCJC y experta en inteligencia emocional.

La probabilidad de conflictos aumenta cuando nos vemos obligados a convivir con personas que piensan y sienten de forma diferente a la nuestra. Éste es el gran reto al que nos enfrentamos a bordo, porque en la mayoría de las ocasiones, el conflicto no soluciona el problema que lo origina y solamente sirve para alterarnos, deteriorar las relaciones, empeorar el clima laboral y el bienestar emocional de la tripulación.

¿Podemos prevenir esta pérdida de tiempo y de energía? Solamente si cada uno de nosotros nos responsabilizamos de mejorar nuestra forma de comunicar, de gestionar nuestros conflictos internos, nuestras inseguridades y frustraciones, la baja autoestima, etc.

Aunque también depende de los demás. Por eso, en el caso de que se produzca el conflicto, la clave de su buena gestión siempre será manejar nuestras emociones, evitando el contagio y manteniendo la capacidad de razonar. Solamente así, podremos comunicarnos de una forma objetiva con el interlocutor, para poder mediar y/o negociar y resolver el problema de origen.

Pero, si queremos desarrollar estas capacidades es imprescindible dotar de los conocimientos y de las herramientas necesarias a toda la tripulación, colocando la formación en habilidades en el centro de la prevención y gestión de conflictos a bordo.



## *Sanar practicando deporte*



**Luis González  
Barato**

*Profesor del Máster  
en psicología de la  
Actividad Física y del  
Deporte en la UAM.*

La práctica de actividad física y deporte es algo fundamental para poder mantener una buena salud física pero también mental. A nivel físico mejora nuestra salud cardiovascular reduciendo el riesgo de padecer alguna enfermedad de este tipo y mantener a raya enfermedades como la obesidad. Además, el hecho de hacer ejercicio de manera regular nos permite mejorar nuestra capacidad de resistencia, sentir mayor energía y vitalidad, así como desarrollar y fortalecer nuestros músculos, lo cual es especialmente importante a medida que pasan los años y nos hacemos mayores.

En el plano psicológico y social, practicar deporte genera un contexto idóneo para establecer nuevas relaciones personales o estrechar las ya existentes, impactando de manera positiva en nuestra autoestima, autoconfianza y en nuestro bienestar emocional. También ayuda a reducir y regular los niveles de estrés que podemos experimentar en el día a día, mejorando nuestro estado de ánimo y contribuyendo a encontrar el equilibrio tan necesario para poder mostrar nuestra mejor versión. Por último, practicar deporte conlleva una serie de beneficios añadidos como la mejora de nuestra calidad del sueño o el desarrollo de competencias implícitas en el deporte como la autodisciplina, la atención, la concentración, la resiliencia o el trabajo en equipo.

## *Educar en tolerancia*



**David Pascual  
Nicolás**

*Doctor en Psicología.  
Especialista en  
Psicología Clínica, con  
habilitación sanitaria.*

La prevención del acoso en función del género no es una tarea fácil. Las intervenciones eficaces se focalizan en los factores que impulsan la discriminación de género y los abordan directamente. Toda intervención precisa un marco para identificar estrategias que reduzcan estereotipos de género y prejuicios de género. Esta discriminación proviene de la discrepancia entre los atributos que se cree que poseen ellas y los atributos considerados necesarios para el éxito en posiciones y campos típicamente masculinos, como ocurre en el sector marítimo.

Se reconocen dos grandes grupos de estrategias de intervención. Un primer grupo se centra en disminuir las percepciones de falta de idoneidad de las mujeres a puestos de trabajo típicamente masculinos. Promueven el cambio tanto de los estereotipos de género, como en la percepción del trabajo como típicamente masculino. El segundo grupo se centra en disminuir las expectativas de incompetencia en su desempeño laboral, proporcionando evidencia contraria y frecuente que desafíen dichas expectativas. La educación y los programas de prevención resultan eficaces al menos en cuanto a dotar de conocimiento a los trabajadores sobre el acoso de género, pero no tanto respecto a modificar factores actitudinales, lo que sugiere la necesidad de persistir en el esfuerzo en la lucha contra el acoso por género. [M](#)

APP PARA PENSIONISTAS EN EL EXTRANJERO

# EL ISM se incorpora a VIVESS



El nuevo año trae novedades para los pensionistas del ISM con residencia en el extranjero que, este 2025, podrán utilizar los servicios de la app móvil VIVESS para acreditar su vivencia desde casa, sin desplazarse y con confirmación al instante.

**M** LORENA GÁNDARA

Desde el pasado 1 de enero, los pensionistas de la Seguridad Social española con domicilio en el extranjero, deberán acreditar su vivencia para seguir cobrando su pensión con normalidad. Como en años anteriores, el plazo para realizar este trámite, que ahora se puede agilizar con la aplicación móvil VIVESS, se extiende hasta el día 31 de marzo de este mismo año.

VIVESS estaba destinada, exclusivamente, a aquellas personas que residen en el exterior y que perciben una prestación del Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS), con excepción de los perceptores de una pensión de orfandad menores de edad.

Este año, el Instituto Social de la Marina (ISM), se ha incorporado a esta tecnología que funciona desde cualquier parte del mundo y que utiliza la identificación por reconocimiento facial para acreditar la vivencia del usuario. Esta novedad

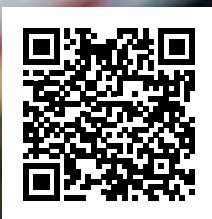
pone a disposición de los pensionistas del ISM una forma más sencilla de acreditación de la vivencia. En este sentido, Covadonga Jiménez, subdirectora de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, ha explicado que actualmente VIVESS se puede descargar desde la app del ISM y, en breve, esperan que también *"se puedan descargar y archivar en ISM en tu bolsillo los documentos acreditativos de la vivencia"*.

La acreditación de vivencia es la presentación, todos los años, dentro del primer trimestre natural del año, de una Fe de Vida que pruebe que el titular de la pensión sigue viviendo y que, por lo tanto, puede continuar recibiendo su retribución.

## VIVESS EN 2024

Desde su puesta en marcha en 2024, año de la implantación, permitió cer-





Descarga VIVESS  
en la App Store.



tificar su vida cómodamente desde el teléfono móvil al 31% de los pensionistas del INSS que se encuentran fuera de España, lo que se traduce en que más de 36.000 pensionistas utilizaron esta vía entre los meses de enero y septiembre de 2024.

El balance general de la app, disponible en castellano, inglés, francés y alemán, es positivo. En datos se registraron 41.700 pensionistas de 107 países que representan el 36% de los pensionistas en el extranjero. VIVESS ha permitido también reactivar el cobro de más de 2.900 pensiones que quedaron suspendidas por no cumplir el trámite en el plazo estipulado.

## REGISTRO Y CONFIRMACIÓN

Para mayor seguridad en el proceso, debes realizar el registro (este paso solo necesitas hacerlo una

vez) con una de estas opciones: Cl@ve Permanente, DNI, NIE o número de expediente.

El número de expediente es un código de 12 dígitos que puedes localizar en la carta sobre la revalorización anual de tu pensión. Cuando se completan todos los pasos que se detallan en la infografía de esta página, se genera de inmediato un justificante indicando que la acreditación se ha realizado correctamente. En un plazo aproximado de 24 horas obtendrás la resolución firmada. No es necesario ningún trámite adicional.

Para esta campaña, se han enviado un total de 115.169 cartas a los interesados para informarles de las ventajas que ofrece la aplicación y de las novedades incorporadas.

Por otra parte, a través de esta herramienta, tanto los pensionistas del INSS, como ahora los del ISM, pueden realizar otras gestiones como la remisión del certificado de residencia fiscal, comunicar cambios en el domicilio, actualizar la modalidad de pago a transferencia bancaria y modificar sus datos personales o bancarios.

Esta forma de demostrar la vivencia no es obligatoria, solo es un medio adicional. Los pensionistas siguen disponiendo de los medios

---

VIVESS ha  
permitido también  
reactivar el cobro  
de más de 2.900  
pensiones

### CÓMO FUNCIONA

- 01** Descarga la app  
Aplicación gratuita.  
Disponible en Apple Store y Google Play.
- 02** Accede con:
  - Cl@ve
  - DNI / NIE
  - Núm de Expediente
- 03** Identifícate  
Muestra tu documento de identidad por el anverso y reverso y sonríe a la cámara.
- 04** Acreditar vivencia  
Tras pulsar acreditar vivencia, vuelve a mirar a la cámara.

**Otras gestiones con VIVESS**

- Acreditar la residencia fiscal.
- Actualizar los datos bancarios y la modalidad de pago.

tradicionales como remitir por correo el documento de Fe de Vida a la Dirección Provincial del ISM encargada de gestionar la pensión, o mediante comparecencia presencial o telemática ante las Consejerías de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social de España presentes en determinados países.

Con este sistema, el ISM pretende que la distancia y el gasto económico no sean un impedimento en la prestación de servicios a los ciudadanos. [M](#)

NOVEDADES SEGURIDAD SOCIAL 2025

# Más diálogo e inversión social

Elma Saiz, ministra de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, presentó los objetivos que su ministerio se ha propuesto cumplir en 2025 y las novedades que tendrán lugar a lo largo del año entre las que se encuentran un Plan Estatal de Retorno para españoles en el exterior o un acuerdo para las altas progresivas de incapacidad temporal. La subida general de las pensiones al 2,8% no ha conseguido la aprobación del Congreso.





El pasado 9 de enero, la ministra de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, Elma Saiz, valoró los datos con los que finalizó 2024 y avanzó cuáles serán los objetivos y novedades de su cartera en 2025. Entre las acciones que se llevarán a cabo este año destacan la creación de un Plan de Retorno de españoles en el exterior y el uso del diálogo social para llegar a un acuerdo que asegure las altas graduales de incapacidad temporal.

También será la ocasión de acercar la Seguridad Social y sus servicios a los jóvenes. Para lograr este objetivo el ministerio cuenta con la aplicación Importass, un espacio digital que tiene como foco prioritario a este colectivo.

Por otra parte, la ministra se comprometió a seguir avanzando en derechos y a trabajar intensamente para que la reducción de la jornada laboral se convierta en una realidad, pero matizó que, para materializar esta propuesta, el Gobierno necesitará el respaldo de las cámaras.

## NOVEDADES EN 2025

### 1 Plan de Retorno

El Ministerio impulsará un Plan Estatal de Retorno Voluntario para asesorar y ayudar a los españoles que residan en el exterior y quieran regresar a España. Esta medida incluirá la creación de Oficinas de Retorno en los países que cuentan con más residentes españoles. Actualmente, cerca de 3 millones de españoles están registrados en el



## OBJETIVOS PRINCIPALES

- Acercar la Administración al ciudadano.
- Liderar la inversión social a nivel europeo.
- Reducir la desigualdad y la pobreza infantil.
- Plan de Integración y Convivencia Intercultural.
- Prestar mayor atención a los españoles en el exterior.
- Más protección social: acuerdo para altas progresivas.
- Ampliar el catálogo de ocupaciones de difícil cobertura.

Padrón de Españoles Residentes en el Extranjero. Sobre este hecho Saiz se pronunció al respecto: *"Muchos de ellos tuvieron que dejar nuestro país porque la situación económica y el panorama laboral que se les ofrecía no respondía a sus necesidades. Pensamos que eso ha cambiado"*.

### 2 Acuerdo para altas progresivas

El diálogo social será la herramienta con la que se trabajará para negociar y desarrollar una nueva regulación para las altas graduales de la incapacidad temporal. La titular de Inclusión presidió, a finales de enero, una reunión para *"avanzar en este tema, con la salud de los trabajadores en el centro y la modernización de la Seguridad Social como bandera"*.

### 3 Fondo de Impacto Social

2025 también será el año del despegue definitivo del Fondo de Impacto Social. En el primer semestre del año se dará luz verde a 20 nuevos proyectos sociales y medioambientales por valor de

150 millones de euros. La ministra explicó que este fondo representa la doble dirección que quiere seguir el Gobierno: *"convertir España en un país más competitivo a la par que proteger a las personas y reforzar el escudo social"*.

### 4 IMV y mejorar los datos

Este año se seguirán impulsando prestaciones como el Ingreso Mínimo Vital para que cada vez más familias accedan a esta ayuda.

Por otro lado, esperan mejorar los buenos datos de afiliación y cotización con los que se cerró 2024, cuando se consolidaron los 21,3 millones de afiliados. Un sistema que ya cuenta con casi 3,4 millones de autónomos y con un Fondo de Reserva de 9.300 millones de euros.

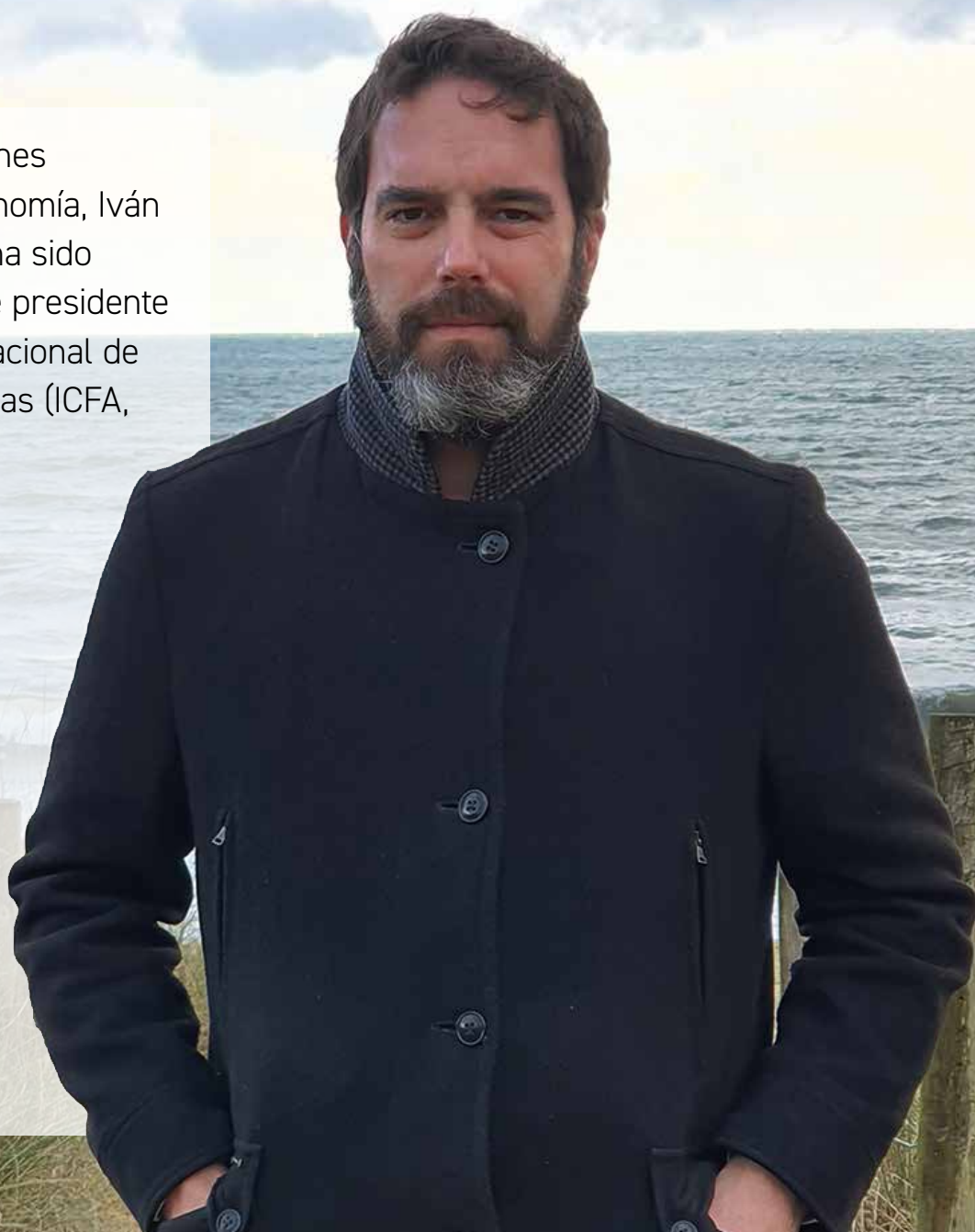
Durante su intervención, Saiz incidió en la importancia de la inversión social, que, aseguró, es compatible con un *"crecimiento económico sólido y sostenible"*, y recordó que son muchos los objetivos y los retos que el Gobierno se ha marcado y tiene por delante.

# Iván López van der Veen

## **PRESIDENTE DE ICFA**

### “Me gustaría hacer crecer la Coalición”

Licenciado en Relaciones Internacionales y Economía, Iván López van der Veen, ha sido elegido recientemente presidente de la Coalición Internacional de Asociaciones Pesqueras (ICFA, por sus siglas en inglés), organización centrada en la defensa del sector en foros mundiales. En los últimos 25 años ha desarrollado su carrera profesional en Sudamérica, África y Europa en las áreas de procesamiento y extracción de la actividad.



## De nuevo un español al frente de la ICFA ¿nos manejamos bien en los foros internacionales?

A menudo se nos acusa de que todo es muy español, pero al final vuelven a elegirnos. Creo que debemos ser buenos buscando el diálogo e implicándonos. No es cuestión del país, sino más bien de que en España hay un grupo de personas muy interesantes para el sector, que trabajan muy bien. He aprendido mucho de Javier Garat y Julio Morón. Ellos me han apoyado mucho y cuentan con el respeto y la confianza de la gente. También hay que decir que, por razones de logística y cercanía a la FAO, es conveniente que la Coalición tenga un presidente europeo.

En los últimos años, he representado a la ICFA en muchas reuniones, al delegar en mí su anterior presidente. Me hicieron un guiño y dí un paso adelante. Además, tengo la suerte de contar con un grupo empresarial fuerte, Pesca Ancora -donde está mi trabajo real- que me apoya en estas aventuras al entender que una parte importante del trabajo del armador es defender en tierra lo que los pescadores hacen en el mar. Hablo mucho con mis capitanes. Su profesión es complicada y arriesgada. Ellos pescan en el mar las cuotas que nosotros defendemos en tierra. Escucho y aprendo para defenderles.

### ¿Suceder a Javier Garat es un reto o una responsabilidad?

Un poco de todo. Javier es un buen amigo. Se que va a estar ahí para



Javier Garat, Paul Lansbergen e Iván López, tres presidentes de la ICFA unidos.

aconsejarme cuando le necesite. Llegó para un año y se quedó nueve. Ha hecho cosas muy buenas. Le gusta construir equipos, algo en lo que yo también creo. Pero, con todo respeto, cuando hay un cambio de guardia, hay que hacer cambios. No porque se haya trabajado mal sino porque yo hago las cosas de otro modo y hay amenazas que no existían hace años.

---

Sustituye en el cargo a Javier Garat que estuvo al frente de la Coalición Internacional en los últimos nueve años

Javier Garat presidió la ICFA en la pandemia y durante la guerra de Ucrania. Tiempos muy convulsos a nivel legislativo, tanto en Naciones Unidas como en Europa. Tiene todo el derecho a descansar. Lo que no sabe es que le estamos dejando descansar para que un día vuelva. Además, sigue estando ahí. Sigue siendo presidente de *Europêche* por muchos años y secretario general de *Cepesca*, que es el monto de nuestra representación.

### ¿Cómo fue el proceso de selección?

Desde fuera puede verse como algo romántico. Desde dentro es un poco analizar quién está dispuesto. No es una elección que uno gana y otro pierde. Rara vez hay más de un candidato porque se busca el consenso. Es un poco la mezcla entre quién puede hacerlo, quién quiere hacerlo y quién debe hacerlo. Tampoco somos una organización tan grande y tenemos la suerte de po-



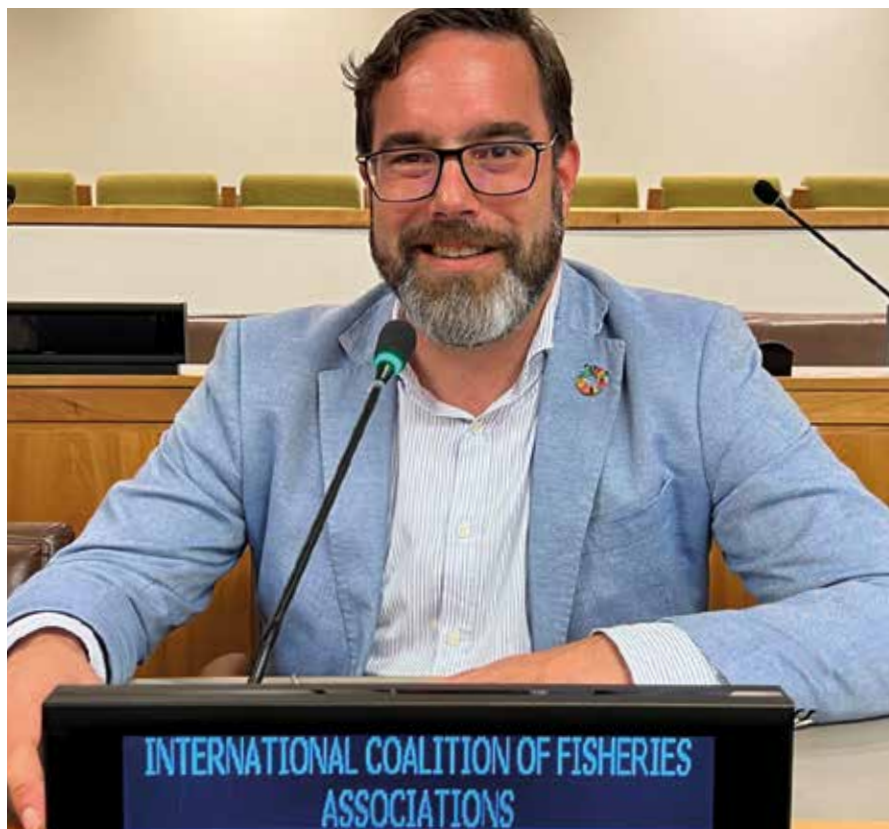
der hablar las cosas tranquilamente en una mesa con mantel para tomar decisiones por unanimidad.

### ¿Cuál es el papel de la Coalición?

La pesca cada vez tiene más cosas que, según como las veas, tienen distintas dimensiones. Igual que en Europa es evidente que necesitamos juntarnos a nivel nacional y defendernos en Bruselas, donde está el poder legislativo, a nivel internacional hacen falta organizaciones, con estatus de observador en Naciones Unidas, como lo tienen otras ONG. Para ello, hay que tener legitimidad y representatividad.

No solo para ser observador sino también para intervenir en los procesos normativos de Naciones Unidas como la legislación sobre pesca sostenible, la resolución sobre pesca de fondo y últimamente las famosas COP, que son convenciones de las partes. Todas parecen iguales, pero no lo son. Por eso tienen diferentes números.

A nivel internacional, la ICFA nació promovida desde EEUU por el Instituto Americano de Pesquerías (NFI) y participa en temas de biodiversidad, más allá de las aguas jurisdiccionales nacionales, en todas las conferencias de medioam-



Como presidente de ICFA representará a la Coalición en los foros internacionales.

biente. Esa es la razón de ser de la Coalición, además de intentar proyectar nuestra imagen por todo el mundo. Hay muchos temas comunes, transversales. Hay que identificarlos y coordinar a todos los países miembros en el debate. Somos 24 naciones y faltan más.

### ¿Qué objetivo tiene como presidente de la ICFA?

Me gustaría hacer crecer la Coalición. Las organizaciones deben ser coherentes y que todos sus miembros compartan valores y maneras de hacer las cosas. Esto no quiere decir que no podamos trabajar con más países, pero debemos tener posturas comunes. Hay que compartir posiciones

contra la pesca ilegal, la trazabilidad, la lucha contra los trabajos forzados a bordo. Son valores de la organización en su conjunto y debe ser así. No es que haya gente que no esté de acuerdo con esto, sino que hay países que, en estos momentos, no están preparados para acceder a ello. Otros muchos sí.

### ¿Es difícil conjugar los intereses de tantas naciones?

Al final hay unos objetivos comunes. El primero y más urgente es tener la perspectiva del sector extractivo en todos los foros internacionales. Esto no es poco. Conocemos a las ONG. En Naciones Unidas son muy agresivas. Generalizan con posiciones grandilocuentes que quedan muy bien en las redes sociales, pero que no tie-

“Los pescadores no sabemos estar todo lo unidos que deberíamos como sector”



nen fondo y, sobre todo, no tienen en cuenta la realidad.

No somos pescadores recreativos. Somos profesionales serios y con una cultura detrás. Se nos ha faltado al respeto como industria. Otros no habrían tolerado el abuso que se ha hecho con nosotros, que conocemos y respetamos el mar. Salimos a pelearnos con los elementos, arriesgando nuestras vidas incluso, para traer una proteína muy necesaria para el ser humano.

En la pandemia esto fue evidente. Si no lo tenemos como premisa a la hora de entrar en el debate, nos vamos a equivocar. Si se debate sobre conservación, hay que hacerlo con el sector.

El segundo objetivo que debemos plantear es, si erradicamos la pesca, cómo y con qué vamos a sustituir el alimento que producimos; de dónde va a venir, cuál va a ser el impacto que generará la nueva producción. Nadie habla de esto. Es muy fácil criticar pequeños problemas sin solucionar el sistema. Debemos saber de dónde vamos a comer.

### **Preside la Alianza Europea de Pesca de Fondo. ¿El arrastre está en vías de extinción?**

No. El arrastre está bajo una amenaza política demagógica. Hay muchos tipos de arrastre y muchas maneras de arrastrar. El debate no es "arrastre sí, arrastre no". Demonizar el arrastre es como demonizar el arado. El debate pernicioso de que generamos un impacto en los fondos marinos lo tendrán los estúpidos. Es cierto que el uso de métodos agresivos fue grande en el



En un encuentro informal con representantes del sector en Bruselas.

---

## **Es consejero delegado de Pesca Ancora, empresa dedicada a la pesca de bacalao en el mar de Barents y Canadá**

pasado y que en algunas partes del mundo se siguen utilizando esos métodos, pero no en Europa donde volvemos a los mismos caladeros.

Si me concentro en una zona, si vuelvo todos los años y hay pescado será porque no lo hacemos tan mal. Y si no se fían de nuestra voluntad, que miren nuestra economía. A mayor agresión ambiental, mayor gasto de combustible. Esto no es rentable para las empresas pesqueras. Entonces, utilicemos redes más ligeras y artes que limiten el contac-

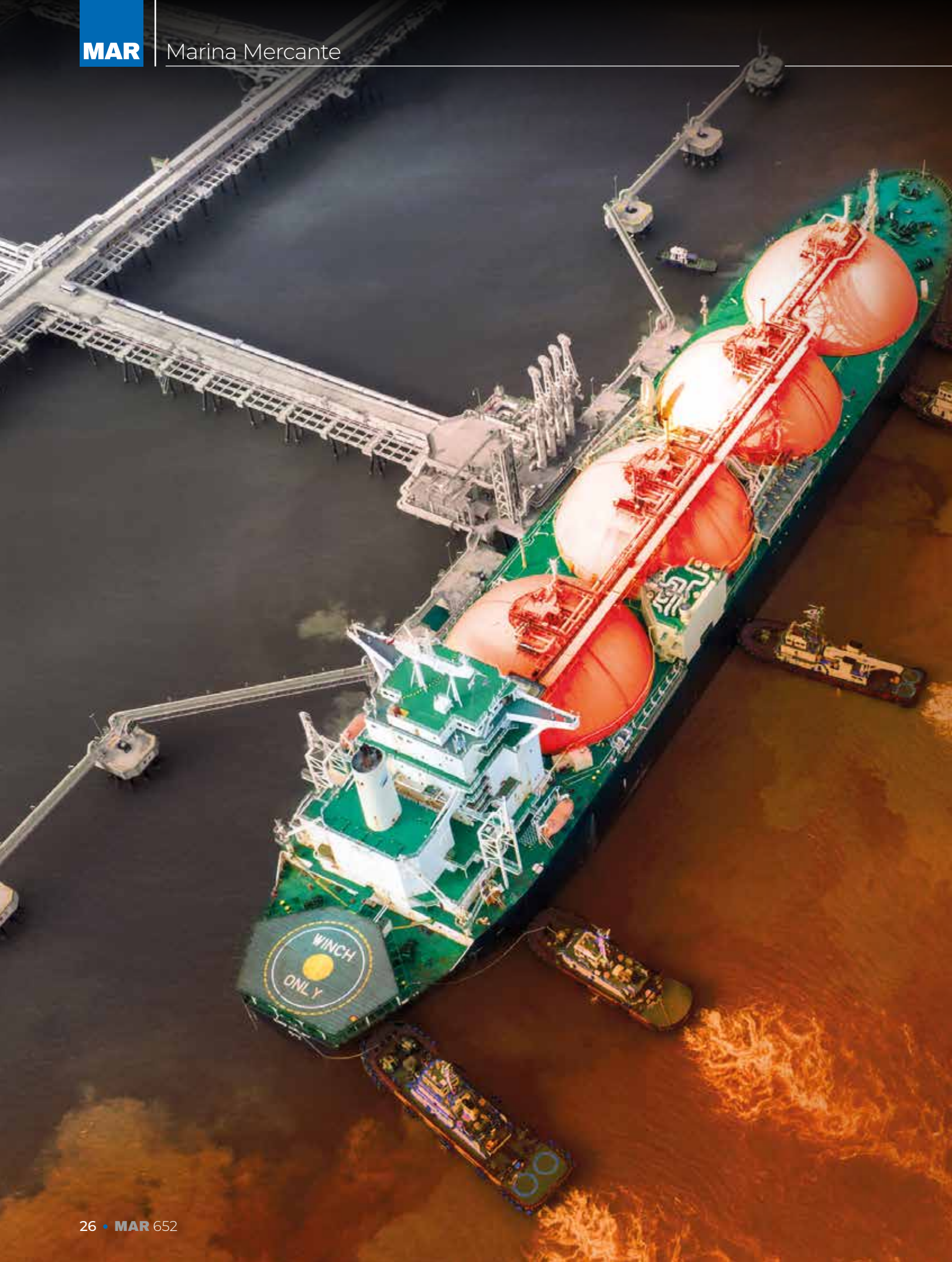
to con el fondo para ser eficientes. Esta es la realidad en la que hay que fijarse. Como cualquier actividad, generamos un impacto. Hay que analizar qué impactos son aceptables y cuáles no o cuáles compensan porque producen algo interesante. Ahí está el debate.

### **¿Cuál es el futuro de la pesca?**

El mar es víctima del cambio climático. Vivimos en un sistema regido por zonas geográficas estáticas donde las poblaciones de peces se están desplazando. Irónicamente lo hacen hacia Noruega y Rusia, principales productores de petróleo en Europa. Nuestro primer desafío será que la actividad siga siendo efectiva.

El segundo gran reto está en nosotros. No hemos sabido explicar nuestro trabajo. Antes nos querían por romanticismo y ahora estamos en otra fase. No sabemos estar todo lo unidos que deberíamos como sector. Seguimos siendo cainitas y peleándonos por cosas triviales. **M**







# Contaminación del mar: Cómo actuar

La contaminación por hidrocarburos en el mar representa una amenaza significativa para los ecosistemas marinos y la economía costera. Este artículo revisa la estructura y contenido de la formación necesaria para dar respuesta a la contaminación por hidrocarburos, basándose en los principios del Convenio Internacional sobre la Preparación, la Lucha y la Cooperación contra la Contaminación por Hidrocarburos (OPRC).

**M** GRACIELA GONZÁLEZ  
CAPITÁN DE MARINA MERCANTE Y TÉCNICO  
SUPERIOR DE FORMACIÓN EN EL CENTRO  
JOVELLANOS (SALVAMENTO MARÍTIMO)

La contaminación marina por hidrocarburos, resultado del transporte marítimo y la explotación del petróleo, tiene efectos devastadores sobre el medio ambiente y la economía. El Convenio OPRC, adoptado en 1990, establece un marco global para la preparación y la respuesta a derrames de hidrocarburos, promoviendo la cooperación internacional y la implementación de planes y recursos adecuados. La formación

según los modelos OPRC es crucial para asegurar una respuesta rápida y efectiva, minimizando los impactos negativos.

## UN PLAN, PASO A PASO

El Convenio OPRC en su artículo 6, exige a los Estados parte que desarrollen y mantengan planes nacionales de contingencia para hacer frente a los derrames de hidrocarburos. Estos planes, de acuerdo con lo descrito en el propio convenio, deben incluir:

① **PLANIFICACIÓN:** Protocolos detallados para la movilización, tanto de recursos como del personal, conocidos como procedimientos de respuesta.

② **FUNCIONES:** Describir los roles y las responsabilidades de las distintas entidades involucradas.

③ **RECURSOS:** Un inventario de los equipos materiales necesarios, así como la identificación y el mantenimiento de los recursos críticos de forma que estén disponibles y en buen estado: barreras, "skimmers", tanques de almacenamiento, materiales absorbentes, bombas hidráulicas, dispersantes y todo aquel equipo adaptado según la naturaleza del vertido.

④ **PROFESIONALES:** Personal capacitado y entrenado para que pueda ser desplegado de manera rápida, eficiente y de forma planificada.



De izquierda a derecha, barrera de control y vertido que ocasionó un granelero en la Bahía de Algeciras en 2022.

Configurar un Plan de Contingencia implica una serie de pasos y estudios previos para establecer la respuesta más adecuada y menos perjudicial en la zona afectada. Por ello, se realizará una identificación de las áreas y ecosistemas sensibles y vulnerables que podrían verse afectados por el derrame. Esta evaluación de vulnerabilidad se basará no solo en un criterio ambiental, sino también en un análisis de las zonas cercanas a la costa económicamente sensibles.

### CÓMO DEBEMOS RESPONDER

España cumple con los requisitos del Convenio OPRC a través del Sistema Nacional de Respuesta a la Contaminación Marina, el cual ofrece un marco integral para gestionar eficazmente los incidentes de contaminación en el medio marino. Este sistema coordina las actividades de prevención, preparación y respuesta a derrames y otras

sustancias nocivas. Aprobado mediante el Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, este sistema se divide en dos planes: el Plan Nacional Marítimo y el Plan Estatal de Protección de la Ribera del Mar contra la Contaminación (Plan Ribera). El Plan Nacional Marítimo, coordinado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), desarrolla políticas de protección del medio marino y cuenta con Salvamento Marítimo (SASEMAR), como la agencia

responsable de la implementación operativa y la coordinación de las operaciones de respuesta y rescate. Por su parte, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) supervisa la protección ambiental y la gestión de recursos marinos, siendo responsable del Sistema de Respuesta Costero a través del Plan Ribera.

### PROGRAMAS DE FORMACIÓN

La respuesta a una contaminación por hidrocarburos supone la ejecución de diversas etapas y diferentes roles a desempeñar por parte de los equipos de respuesta. El personal deberá estar capacitado para reaccionar ante un pequeño derrame o trabajar organizado en diferentes niveles y coordinando los diferentes planes que puedan estar involucrados.

Por ello, la formación continua es esencial para mantener un estado óptimo y actualizado. En los modelos OPRC, publicados en el 2019

---

El Sistema  
Nacional de  
Respuesta a la  
Contaminación  
Marina coordina  
las actividades de  
prevención

por la OMI (Organización Marítima Internacional, IMO en inglés), se recomiendan una serie de cursos acordes al papel que se desempeñará en la ejecución de la respuesta al incidente. Los países parte del Convenio OPRC deben desarrollar programas de certificación para asegurar que el personal cumpla con la capacitación descrita en los manuales OPRC y centros de formación y entrenamiento donde se imparta, tanto la parte teórica como la práctica.

Este requisito precisa de auditorías y revisiones que permitan evaluar la efectividad de los programas de formación, realizar ajustes según sea necesario y actualizar los contenidos para incorporar los nuevos avances y tecnologías en los métodos de respuesta.

## CAPACITACIÓN EN ESPAÑA

La homologación y certificación de los cursos de formación para dar respuesta a la contaminación en España están regulados por la Orden FOM 555/05 de 2 de marzo, por la que se establecen cursos de formación en materia de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario. Un marco robusto para la preparación y respuesta a la contaminación marina por hidrocarburos en España, que se alinea con los estándares internacionales del Convenio OPRC.

La correcta implementación de esta normativa es esencial para proteger el medio ambiente marino y garantizar la sostenibilidad de las

## Entrenamiento de Respuesta

Los cursos recomendados por el convenio OPRC se han diseñado siguiendo los cursos modelos OMI (IMO OPRC en inglés). Este programa OPRC pretende capacitar a los alumnos con información necesaria para una respuesta rápida, planificada, y eficaz ante un derrame. Además de los conocimientos necesarios para garantizar la gestión adecuada a una respuesta acorde con el riesgo y el escenario contaminado. La parte fundamental de este programa tendría estos niveles:



### NIVEL 0 INTRODUCTORIO

Un curso diseñado para introducir al personal en los principios y objetivos del Convenio OPRC, las propiedades físicas y químicas de los hidrocarburos y su comportamiento en la mar. Este curso será impartido el primer día como materia común en el resto de los cursos.



### NIVEL 1 OPERATIVO

Uso y mantenimiento de los equipos de respuesta, principalmente barreras, "skimmer", absorbentes y una presentación a otros tipos de equipos de respuesta.



### NIVEL 2 TÁCTICO

Dirigido a las técnicas de contención y recuperación, evaluación de los impactos medio ambientales de un derrame y planificación de la "remediación". Introduce la simulación de situaciones de derrame y evaluación de la eficacia de la respuesta.



### NIVEL 3 ESTRATÉGICO

Estrategias de gestión y coordinación de grandes operaciones respuesta, técnicas de comunicación efectiva entre las distintas entidades involucradas en la respuesta y métodos para evaluar la respuesta y extraer lecciones aprendidas.

---

La formación  
continua es  
esencial para  
mantener una  
capacitación  
óptima y  
actualizada

actividades económicas relacionadas con el mar. De acuerdo con esta orden los cursos en nuestro país reciben la denominación de nivel Común, Básico, Avanzado y Dirección.

La formación según los modelos OPRC es fundamental para garantizar una respuesta eficaz a los derrames de hidrocarburos en el mar. A través de una planificación cuidadosa, la identificación y mantenimiento de recursos, y una capacitación continua y estructurada, se pueden mitigar los impactos ambientales y económicos de estos incidentes. La cooperación internacional y el intercambio de conocimientos también juegan un papel crucial en la mejora de las capacidades de respuesta globales. Implementar estas estrategias de formación es esencial para proteger nuestros océanos y asegurar un desarrollo sostenible. [M](#)



CON-RO CON BANDERA ESPAÑOLA

# Navegando con rodado y contenedores

Los buques mixtos Con-Ro (contenedores y Ro-Ro) son una parte fundamental del comercio global y representan una de las mayores revoluciones en la logística marítima. Desde su puesta en servicio, han transformado la forma en que las mercancías se transportan a través del mundo, permitiendo un comercio más rápido, eficiente y económico.

**M** JOSÉ MARÍA NÚÑEZ DE CASTRO HERVÁS  
FOTOS: BERNHARD SCHULTE CANARIAS S.A.U.

Los buques portacontenedores evolucionaron rápidamente en tamaño y capacidad. Desde los primeros que transportaban menos de 1.000 TEUs (Unidad Equivalente a Veinte Pies, por sus siglas en inglés), hoy existen megabuques capaces de mover más de 24.000 TEUs en un solo viaje. Lo mismo sucede con los buques Ro-Ro, como es el caso de los buques chinos, con barcos con una capacidad de 5.000 coches navegando hacia Europa. Estos avances han reducido drásticamente

los costos por unidad transportada y han permitido una globalización más profunda.

Frente a estos buques mastodónticos nos encontramos un tipo de buque mixto de menor tamaño que transporta a la vez contenedores y rodado, son los llamados buques Con-Ro.

La naviera Bernhard Schulte Canarias S.A.U. dispone de dos buques gemelos Con-Ro con bandera española, el Andalucía Express y el Canarias Express. Su inspector de flota Servando Luis León, que navegó de jefe de máquinas años atrás, nos dice: "Yo tengo que velar por el buen funcionamiento de los equipos a bordo, que el buque

*esté continuamente operativo, priorizando la gestión de la seguridad marítima, la prevención de la contaminación del medio marino, daños personales y los bienes. Nuestros barcos son de construcción especial,*



tienen una cubierta de contenedores como cualquier barco de esta carga, y dos bodegas para rodado. Es decir, tenemos dos barcos en uno”.

La naviera cubre una línea regular entre Canarias y la Península, realizando operativas de carga y descarga en los puertos de Sevilla, (donde sale totalmente cargado), Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife y Arrecife. Regresa a Sevilla muy aligerado siendo la mayoría de la carga equipo vacío de retorno, es decir, contenedores y remolques sin carga.

La operativa de contenedores y rodado se hace en puerto de forma simultánea.

El primer oficial elabora el plano de carga y descarga, estableciendo una organización adecuada para un acceso rápido de la mercancía. Por ejemplo, si navega primero a

## El primer oficial elabora el plano de carga y descarga estableciendo una organización adecuada

Las Palmas, en este caso, la carga rodada a este puerto, no podrían estibarla por detrás de la que va a Tenerife. Es lo que se define como empacho y se trata de evitarlo siempre acorde con la estabilidad del barco y siendo la seguridad la máxima prioridad. Para ello, cuenta con herramientas informáticas de cálculo que ayudan en esta labor.

### CONTENEDORES

En el Con-Ro Andalucía Express y en el Canarias Express, los contenedores se agrupan en pilas de cuatro alturas cuando van vacíos y tres cuando van llenos. Se pueden llevar a bordo un máximo de 500

TEUs, de los cuales 70 pueden ser refrigerados.

Los contenedores tienen en cada esquina unos agujeros que sirven para trincarlos. Los de primera altura se trincan a la base del barco, los demás van encima.

El dispositivo que se usa para encajar un contenedor con otro se llama “twistlock”. En los buques Con-Ro, no existe una bodega de carga de contenedores, estos se estiban en la cubierta superior. No obstante, también podrían disponerse en bodega contenedores cargados sobre plataformas rodantes.

La correcta estiba y trincaje de la carga es fundamental para mante-



### Con-Ro Canarias Express

Eslora.....	145 m
Manga.....	22,20 m
Calado máximo.....	6,00 m
Tripulación.....	17
Plazas chóferes.....	12
Velocidad máxima (de diseño).....	16,5 nudos
Registro bruto.....	11.197 Toneladas

### Contenedores:

De 20 pies (6 metros).....	500 TEUs
De los cuales refrigerados.....	70

### Rodado:

2 bodegas de capacidad 900 metros lineales	
Remolques refrigerados.....	61



Trincado de remolques refrigerados.



Apilamiento y sujeción de contenedores.

ner una seguridad y estabilidad en las malas condiciones meteorológicas y fuerte oleaje, evitando corrimientos de carga y caída de los contenedores al mar.

Los movimientos se realizan con las grúas de la terminal marítima. Los marineros simplemente lo que hacen es trincar la carga y destrincarla siempre con el barco ya atracado.

## RODADOS

Las dos bodegas de rodado disponen de una capacidad de 900 metros lineales. Gracias a la versatilidad de estos barcos se podría subir carga rodada también a la cubierta de contenedores, mediante un ascensor de carga, lo que aumentaría la capacidad hasta un total de 1.550 metros lineales si se cargara el barco totalmente con unidades rodadas. El tránsito se realiza a través de la rampa que está diseñada para funcionar entre +/- 1,5 grados de

## La dos bodegas de rodado disponen de una capacidad de 900 metros lineales

asiento con hasta un máximo de 3 grados de escora, soportando 100 toneladas de peso.

El movimiento de vehículos lo realizan los conductores de la terminal o de la empresa estibadora. Las cabezas tractoras se usan para mover los remolques. A esta operativa asisten el contraamaestre y un marinero que dirigen el tráfico, seleccionando según la anchura del rodado, la calle correspondiente, para aparcar. Aquí las precauciones del personal de bodega tienen que ser extremas, evitando desafortunados atropellamientos.

José María Zas, segundo oficial del Andalucía Express, es el encargado de las guardias de navegación: *"también me encargo del mantenimiento de todos los equipos del puente, publicaciones y correcciones principalmente. En puerto en caso necesario asisto al primer oficial cuando se necesita. Colaboro entregándole la parte donde copio y anoto las matrículas de los rodados y su localización. Estoy pendiente de cualquier desperfecto que traiga el rodado a bordo, como por ejemplo, un piloto roto o un golpe en una puerta, reportando la incidencia para que no inculpen al barco de la responsabilidad del desperfecto"*. Una vez que está todo trincado el contraamaestre supervisa detenidamente los anclajes.

## TRIPULANTES

Los buques disponen de 16 tripulantes: capitán, jefe de máquinas, primero de máquinas, tres oficiales, en ocasiones alumno de máquinas



o puente, contraмаestre, mecánico, electricista, cuatro marineros, cocinero y camarero.

*“La habilidad esencial que necesitan conocer los marineros a bordo para este tipo de buques es tener sobre todo experiencia como gente de mar”, dice José Luis Vázquez, que lleva navegando 8 años como capitán del Con-Ro Canarias Express. “Actualmente disponemos a bordo de dos mujeres con los empleos de segundo y tercer oficial. Además, estamos preparados con camarotes para llevar hasta 12 conductores. No suele ser muy habitual que viajen con nosotros, pero en ocasiones, por necesidades de vehículos especiales o con cargas peligrosas sí lo hacen”.*

En función del plano de carga, a medida que va entrando la mercancía el contraмаestre y los marineros realizan el trincaje, con sus accesorios, acorde con los manuales de estiba y trincaje.

En puerto, menos el cocinero y el camarero, el resto de los tripulantes se implican en el desarrollo, ejecución y gestión de la maniobra con la mercancía. Una vez atracado el barco, los marineros destrincan completamente todos los contenedores que se van a descargar en ese puerto antes de iniciarse la operativa. Por el contrario, una vez que empiezan a cargar, ahí sí que se va trincando progresivamente la carga fijándose unos sobre otros para dar seguridad al apilamiento. Una grúa puede estar cargando mientras la otra descarga.

En estos barcos los marineros realiza bastante esfuerzo físico trabajando con barras, cadenas y tensores. Todos tienen que disponer



Sistema de anclaje de vehículos en las bodegas de rodado.

de los cursos y certificaciones correspondientes como marinero de buque mercante.

Aurelio Bombo, marinero del Con-Ro Andalucía Express, detalla cómo es su día a día: *“Los marineros de a bordo tenemos que estar en plena forma física y poseer una constitución fuerte. Para el trincado de contenedores utilizamos una barra de dos metros y medio de longitud y dos centímetros de diámetro que pesa 32 kilogramos. En cada operativa las cogemos a pulso con las manos y las colocamos cruzadas*

*lateralmente sobre los contenedores. Levantamos y tensamos 200 barras en cada operativa, en un tiempo aproximado de cinco horas. Llevamos botas protectoras, gafas, guantes, cascos y ropa reflectante para que nos vean sobre todo porque realizamos el trabajo de noche”.*

El electricista, entre otras funciones a bordo, es el responsable de la conexión y desconexión de los contenedores y remolques frigoríficos. Está muy atento a la maniobra actuando en los momentos clave para no perder la cadena de frío.

La meteorología marca la ruta como indica Tania López, segundo oficial de cubierta del buque Canarias Express: *“En condiciones meteorológicas muy adversas, siguiendo instrucciones del capitán, buscamos la ruta más óptima para minimizar los movimientos bruscos de balanceo y cabeceo del barco, y así disminuir los posibles daños a la mercancía por movimiento o corrimiento de carga”.* **M**

---

Los marineros  
realizan bastante  
esfuerzo físico  
trabajando con  
barras, cadenas  
y tensores

INTELIGENCIA ARTIFICIAL AL SERVICIO DE LAS RUTAS MARÍTIMAS

# Green Navigation, “el Google Maps del mar”

La navegación marítima ya cuenta con una novedosa herramienta que, gracias a un sistema de algoritmos complejos de optimización matemática, incorpora modelos de consumo, emisiones y parámetros de seguridad para diseñar rutas más seguras y ecológicas.

**M** PATRICIA ROMERO ALONSO

Canonical Green es una empresa emergente española (*startup*) dedicada a las soluciones basadas en matemáticas e inteligencia artificial aplicadas a la navegación marítima.

Recientemente se ha presentado Green Navigation, una herramienta para optimización de rutas marítimas, a la que ya se conoce como “el Google Maps del mar”, que cuenta con un complejo sistema de algoritmos (HADAD) para ofrecer todo un abanico de rutas de navegación de acuerdo con las necesidades del usuario.

Green Navigation emplea información en tiempo real del estado del mar junto a predicciones meteorológicas para trazar la ruta que registre un menor consumo, menor

tiempo de viaje y una reducción de la accidentalidad provocada por condiciones climáticas adversas.

Mediante el aprovechamiento de las corrientes marinas logra ahorros de combustible de hasta el 10%, y del 27% en las condiciones más adversas, lo que a la par de reducir costes, contribuye con el objetivo de descarbonización demandado al sector desde la Unión Europea, además de evitar riesgos para la seguridad de la tripulación y de la carga.

---

HADAD, el  
algoritmo que  
desafía las  
tormentas para  
reducir emisiones

El navegador ofrece soluciones para cada tipo de barco y atiende a las necesidades de cada momento: si es necesario que el viaje sea más rápido, más seguro o con menor gasto en combustible.

## HADAD

Green Navigation utiliza el algoritmo HADAD, (Hexagonal A-Star with Differential Algorithm Designed for weather routing) en cuyo diseño se emplearon como punto de referencia 1.560 mediciones de casos examinados durante un año completo. Se contemplaron rutas, velocidad de los buques y condiciones oceanográficas para así establecer parámetros de rendimiento.

HADAD es un sistema que combina dos técnicas de optimización para encontrar la mejor ruta marítima posible, teniendo en cuenta fac-





tores como las corrientes oceánicas y las condiciones meteorológicas.

Primero, utiliza un algoritmo de búsqueda llamado A-Star que examina posibles rutas en un mapa dividido en hexágonos, en lugar de los tradicionales cuadrados. Esta cuadrícula hexagonal mejora la precisión y flexibilidad al permitir que los barcos cambien de dirección con mayor suavidad.

Una vez que A-Star encuentra una ruta inicial, entra en juego un segundo componente del HADAD: un método llamado Newton-Jacobi, que refina la ruta para hacerla más eficiente y segura. Este proceso ajusta la trayectoria para evitar cambios bruscos de dirección.

Tras la consulta, en la que se indican las variables del viaje (coste, puertos de origen y destino, características del buque, fecha

de salida, datos meteorológicos y variables de decisión) la doble afinación del sistema ofrece resultados que pueden adaptarse a las demandas concretas del usuario.

El algoritmo es capaz de dar respuesta en menos de dos minutos para rutas cortas demostrando reducciones notables en el tiempo de viaje en diversas condiciones, además de aprender a evitar el paso por áreas que puedan reducir la velocidad del buque.

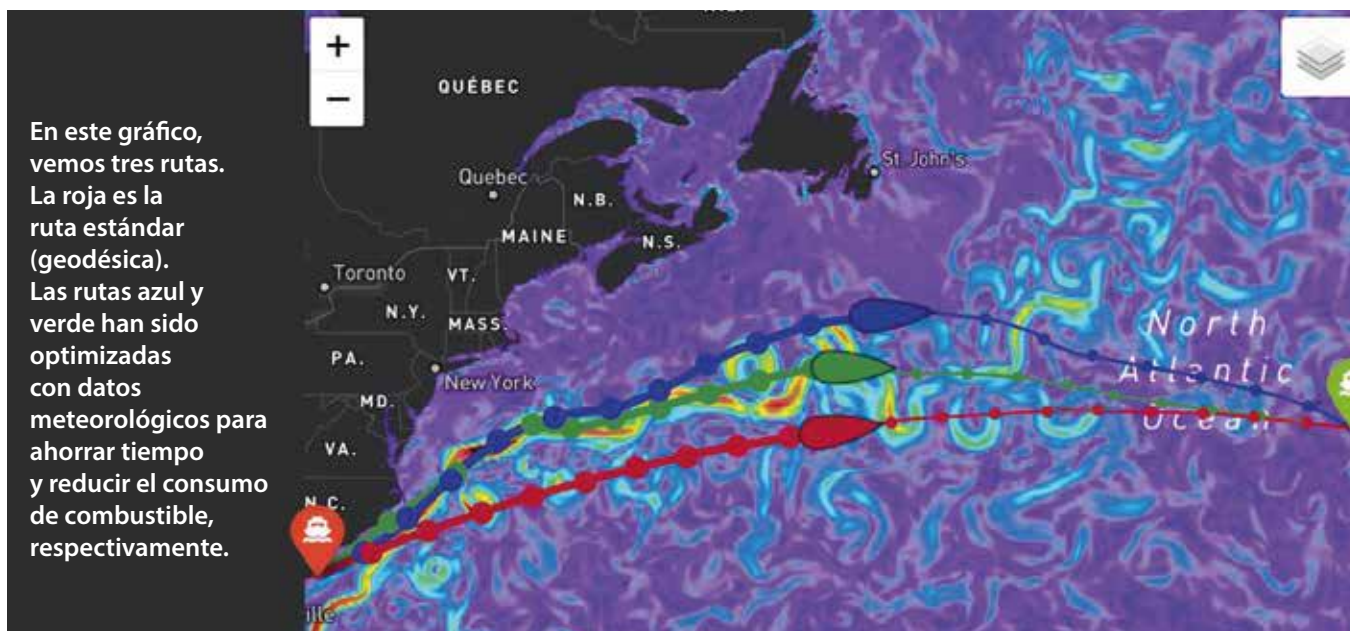
---

Elegida por  
la UE como una  
de las 5 mejores  
innovaciones

La versatilidad de sus respuestas es una de sus mayores ventajas para maximizar el rendimiento y reducir los riesgos en escenarios controlados, a través de predicciones meteorológicas.

La información meteorológica es probablemente el aspecto más crucial del sistema. Se recogen datos a diario a través de los servicios de Copernicus y NOAA, datos sobre vientos, olas y corrientes de superficie, con sus correspondientes previsiones a diez días, de los que el propio sistema va aprendiendo.





Como el gráfico indica, una vez que el programa muestra las rutas optimizadas, se puede seleccionar entre reducir el tiempo de navegación (en un 5% comparado con la ruta más corta) o ahorrar combustible.

## DESAFÍOS Y SOLUCIONES

Las soluciones que Green Navigation ofrece ante el triple desafío que tiene hoy la marina mercante: medioambiental, económico y de seguridad, pasan por la optimización de rutas con la que se logra una reducción del consumo de combustible de hasta el 10%, un importe que representa el 60% de los costes operativos del transporte marítimo.

Esta reducción se traduce directamente en menos emisiones de UE ETS, el sistema de control de emisiones de dióxido de carbono del transporte marítimo en la UE, a la par que evita el tránsito por zonas peligrosas donde se ha detectado piratería, malas condiciones atmosféricas o falta de calado.

## El sistema permite realizar ajustes dinámicos del recorrido durante el viaje

Green Navigation proporciona rutas personalizadas, optimizadas para la embarcación y el itinerario de viaje del usuario, con la posibilidad de realizar ajustes dinámicos de la ruta durante el viaje en tiempo real. Se realizaron simulaciones en más de 1.000 escenarios diferentes que luego han sido aplicadas y validadas con embarcaciones de la Naviera Boluda.

## PREMIOS Y RECONOCIMIENTOS

A lo largo de su corta pero fructífera vida, Green Navigation ya ha sido galardonada con el primer premio del Hackaton oceánico 2021 y el Parlamento Europeo la

ha seleccionado como una de las cinco mejores iniciativas de descarbonización y figura entre las cien mejores soluciones de transición ecológica.

En 2023 Green Navigation fue el proyecto mejor valorado en la convocatoria de ayudas Misión Climática Valencia 2030, y colabora con la Fundación ValenciaPort a través de su aceleradora tecnológica OpenTop. El equipo de investigación también ha contado con financiación de la Fundación BBVA y de la Agencia Estatal de Investigación a través de la convocatoria de Transición Ecológica y Digital.

En estos momentos Canonical Green trabaja para adaptar esta tecnología a la planificación de llegadas, conocida como Just-in-Time, un aspecto crucial en el transporte marítimo que tiene como objetivo optimizar el consumo de combustible a la par que garantiza tiempos de llegada precisos y una planificación más dinámica de las operaciones portuarias. **M**

# David Gómez-Ullate

CEO de Canonical Green

## “Estamos buscando empresas navieras interesadas en trabajar con nosotros”

El diseño partió como un proyecto de investigación en la Universidad de Cádiz, tras ganar una competición internacional llamada Ocean Hackathon, organizada por el Campus Mondial de la Mer en Francia. Mi grupo trabajaba en proyectos tecnológicos con empresas de la Bahía de Cádiz como Airbus y Navantia, y además desarrollábamos software para una empresa española líder en la fabricación de boyas inteligentes para la industria pesquera. Dicha empresa nos pidió crear modelos predictivos de movimiento de deriva de sus boyas, y así entramos en contacto con los modelos de corrientes oceánicas.

Resultaba natural pensar que en el océano existen “autopistas” y que la navegación debería aprovechar las condiciones climatológicas para planificar sus rutas. De ahí nació la idea del “Google Maps del Océano”. Más tarde descubrimos que en realidad la comunidad científica y empresas tecnológicas llevaban ya tiempo desarrollando productos de “*weather routing*”, que es como se conoce esta disciplina de optimizar la planificación de rutas de navegación en base a las predicciones oceánicas.

La calidad de datos que tenemos hoy en día y la irrupción de la inte-



ligencia artificial, permite el desarrollo de herramientas de optimización de rutas con una precisión sin precedentes. Daniel Precioso terminó su tesis doctoral trabajando en este problema, y Javier Jiménez la está realizando en estos momentos. Entre los tres montamos una “*startup*” para llevar adelante el proyecto “Green Navigation” para proporcionar esta tecnología a la industria naviera. Existen fuertes competidores en Estados Unidos, Francia, Grecia y los países escandinavos, pero en España no existe una empresa que desarrolle esta tecnología a este nivel, y pensamos que es un factor estratégico.

En la actualidad estamos trabajando principalmente sobre los algoritmos de optimización de rutas, es decir, sobre “las tripas” de la tecnología. Tenemos proyectos de investigación y estamos publicando nuestros resultados en las revistas científicas de mayor reputación en ingeniería naval. Tenemos un prototipo en fun-

cionamiento que está en pruebas por una de las principales empresas navieras en España. Nos gustaría mejorar en el futuro nuestros modelos de consumo a través de gemelos digitales, pero no resulta fácil acceder a datos de consumo de embarcaciones de alta fre-

cuencia, necesarios para entrenar y calibrar modelos. Estamos también interesados en incorporar la última tecnología en predicción atmosférica y oceánica, pues en ambos campos ha irrumpido con fuerza la inteligencia artificial, que está mejorando las predicciones que realizan los modelos tradicionales. La precisión de las predicciones atmosféricas y del estado de la mar son claramente uno de los principales aspectos a tener en cuenta, como también lo es el proporcionar rutas que tengan en cuenta la incertidumbre que toda predicción meteorológica conlleva. Estamos buscando empresas navieras interesadas en trabajar con nosotros para desarrollar conjuntamente un producto que pueda llegar a competir con las grandes empresas extranjeras líderes del mercado.



# Crece la app del ISM

La aplicación ISM en tu bolsillo permite a las personas del sector marítimo-pesquero contar con un canal más de atención por parte del Instituto Social de la Marina. Este 2024, ya son 75.927 los usuarios registrados en la app.

**M** LORENA GÁNDARA

La aplicación móvil ISM en tu bolsillo del Instituto Social de la Marina permite a los trabajadores del sector marítimo-pesquero contar con un canal permanente de atención y comunicación personalizada.

Esta app facilita la gestión de los trámites que tienen que realizar los afiliados y pensionistas del Régimen Especial del Mar.

Cada año, la comunidad presente en este espacio digital sigue creciendo. En 2024, son casi 76.000 los usuarios que se han dado de alta en la aplicación.

Entre los servicios más usados se encuentran la descarga de informes, que ha aumentado considerablemente, ya que se han descargado 10.461 informes más que en 2023, o la simulación de la pensión de jubilación en función del coeficiente reductor de la edad de jubilación (COE).

Mientras que en los certificados más descargados destaca el informe de vida laboral y el COE.

## MUY BIEN VALORADA

La actividad dentro de la app también deja buenas sensaciones. Desde enero a diciembre de 2024 se contabilizaron un total de 294.272 inicios de sesión.

Carmen Parrondo, adjunta a la Dirección del ISM, ha seguido la evolución de la aplicación desde su puesta en marcha en 2021 así como su progresiva aceptación por parte del sector: "Cuando se incluyó la valoración en la app hace un par de años, se inició con una valoración de 4,2 sobre 5 y actualmente está obteniendo una puntuación de 4,5 sobre 5. Una valoración de sobresaliente".

Sobre las cifras de uso y el crecimiento de esta herramienta, Parrondo explica que "los números refrendan que la app es útil y nos indican que vamos por buen camino, pero también

Servicios más usados (2024)	
Descarga de informes	87.983
Simulación jubilación JUBIMAR	71.198
Solicitud Tarjeta Sanitaria Europea	10.178
Cita Previa / Otros Trámites	7.344

Documentos más descargados (2024)	
Vida laboral	25.160
COE (REM)	11.274
Certificado médico aptitud para el embarque	9.801
Certificado integral prestaciones	8.589





que tenemos que seguir trabajando para mejorarla y ofrecer nuevas utilidades, pensando siempre en dar el mejor servicio a la gente del mar."

ISM en tu bolsillo se encuentra en un proceso constante de mejora mediante la incorporación de nuevas funcionalidades y del incremento de la información disponible en su página de inicio, donde se puede consultar el número de afiliación a la Seguridad Social, la situación laboral, el tiempo total de cotización para la pensión de jubilación o la fecha de caducidad del certificado médico de aptitud para el embarque, además de otra información relevante.

## OTRAS FUNCIONES

Otros servicios permiten localizar la posición de los buques asistenciales, solicitar cualquier prestación o curso de formación, obtener, consultar o anular la cita previa para el reconocimiento médico de embarque marítimo y localizar cualquier oficina del ISM.

Para cualquier duda el usuario también tiene a su disposición un buzón de consultas. Todas las preguntas que se formulen y envíen a través de este medio deberán especificar el título de la consulta, tema, asunto y provincia. **M**

## Carmen Parrondo Adjunta a la dirección del ISM

### “Trascender la web y la sede electrónica”

La app ISM en tu bolsillo ha sido pionera en la Administración española al permitir la realización de la gran mayoría de trámites que los trabajadores del mar deben realizar con el ISM, antes, durante y después de su vida laboral, permitiendo, además, incorporar en un solo lugar toda la documentación que el trabajador necesita, no sólo la que obtiene del ISM a través de la propia app, sino también aquella que pueda obtener de otros organismos y que puede cargar en la app. Todo ello además de ofrecer la información personalizada que el ISM dispone de cada usuario.

La idea nació en un momento complicado, al final de la pandemia, como respuesta a la dificultad de la atención presencial y su objetivo fue el ser una vía para ofrecer nuestros servicios a la gente del mar, en cualquier momento y en cualquier lugar, sin necesidad de desplazamiento del interesado. Para ello se pretendía trascender la página web o sede electrónica que ofrecían otros organismos para utilizar la tecnología de una app de movilidad que, además, permitiera su uso sin conexión a internet. Hay que tener en cuenta que nos dirigimos a un colectivo con mucha movilidad geográfica



Lorena Gándara

y que, en muchos casos, no tiene fácil acceder a su oficina de tramitación por no corresponderse con su domicilio habitual.

Para su desarrollo y puesta en marcha se contó con la colaboración de muchos trabajadores de la casa y del Centro de Desarrollo, que se implicaron con esfuerzo e ilusión para ofrecer una app que fuera útil y fácil de usar. Y también contamos con un grupo de voluntarios, tanto trabajadores del mar en activo como pensionistas que hicieron de “conejiillos de Indias” para verificar que el camino por el que transitábamos era el correcto.

Todo este esfuerzo, que aprovecho para agradecer, dio lugar a una app que ha sido muy bien acogida por el sector, que ha recibido elogios y reconocimientos a distintos niveles, incluyendo varios premios, y que está siendo valorada muy positivamente.

# Diferentes visiones de la acuicultura

**A**unque es indiscutible que todas las altas instancias públicas están a favor del desarrollo de la acuicultura, no todas ven esta actividad de la misma manera. Desde Apromar consideramos graves las discrepancias existentes entre las políticas de acuicultura de la Comisión Europea y las de organizaciones internacionales como la FAO (Naciones Unidas).

Mientras la Comisión Europea apuesta por el futuro de la acuicultura principalmente en la producción extensiva y de especies de bajo nivel trófico, como el cultivo de algas, equinodermos y moluscos, la FAO promueve, a nuestro juicio, un enfoque más realista al insistir en la urgente necesidad de fomentar la intensificación sostenible de la acuicultura para aumentar la producción de alimentos con el uso más eficiente posible de los limitados recursos naturales, contribuyendo así al abastecimiento alimentario global, lo que supone hacer más con menos.

Hemos pedido a la Comisión Europea que reoriente su enfoque sin demora y adopte los objetivos priorizados por la FAO. Nuestra posición no niega los valores del cultivo extensivo de moluscos, algas y peces, pero creemos que el futuro de la producción de alimentos acuáticos no reside solo en ellos.

Por eso, expresamos nuestra preocupación al considerar que la visión de la Comisión Europea es un tanto miope. Pensamos que la actual política comunitaria subestima los valores de la piscicultura omnívora, ignorando que el pescado es un alimento esencial con proteínas, grasas y micronutrientes únicos que se presentan de forma natural, siendo extremadamente nutritivo y saludable para las personas de todas las edades. Además, las Directrices



---

Es necesaria una nueva estrategia para contribuir a la autosuficiencia alimentaria en productos acuáticos en la UE

Alimentarias de las autoridades de Salud Pública de los 27 Estados miembros de la UE siguen recomendando comer pescado una o dos veces por semana (algunos incluso más), siendo al menos una ración de pescado azul (por ejemplo, trucha).

Para Apromar, las actuales políticas de Bruselas limitan el crecimiento del sector y afectan negativa-



mente a la percepción pública de la piscicultura intensiva sostenible, haciendo que la aceptación social de estas prácticas sea aún más difícil de alcanzar.

En el caso de la piscicultura, donde los animales se alimentan con piensos compuestos de alta calidad, la consideración de los niveles tróficos pierde todo su sentido, ya que lo que se debe analizar es el origen trófico de las materias primas que componen el pienso y no la posición trófica de las especies de peces en vida silvestre en la naturaleza.

Valoramos positivamente las Directrices estratégicas para una acuicultura más sostenible y competitiva de la UE para el período 2021-2030 y los esfuerzos constructivos de la DG Mare (Departamento de Acuicultura de la Comisión Europea). Sin embargo, este pequeño departamento no dispone de capacidad

---

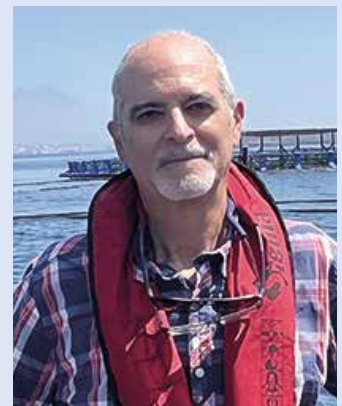
## La producción de alimentos debe ser prioritaria para Bruselas como lo es la protección al medio ambiente

de convencimiento sobre otras ramas más potentes de la Comisión Europea, como es la medioambiental.

De no cambiar las cosas, la autosuficiencia en productos acuáticos en la UE seguirá disminuyendo (actualmente está en el 35%) si no se toman medidas inmediatas para promover el crecimiento de la producción intensiva europea de peces.

El estancamiento al que se enfrenta la acuicultura europea desde el año 2000 aún puede solucionarse tomando las decisiones adecuadas. Insistimos en que es el momento de cambiar de rumbo. La producción de alimentos debe convertirse en una prioridad en las políticas de la UE, tanto como la protección del medio ambiente. Por otro lado, no tendría sentido limitar la acuicultura europea a la producción extensiva de especies de bajo nivel trófico e importar de terceros países los peces que demanda la sociedad. En ese caso, y llevado al extremo, para ser coherente con sus políticas, la Comisión Europea debería prohibir la importación al Mercado Único del pescado cuya cría no promueve dentro de la Unión Europea.

Por último, subrayamos que el equilibrio entre innovación, producción local y sostenibilidad medioambiental es clave para desatar el potencial de la acuicultura española y europea, garantizar puestos de trabajo, desarrollo económico y asegurar un suministro estable de alimentos en el continente. [M](#)



---

*Javier Ojeda*  
*Gerente de Apromar*



# El apreciado rodaballo gallego

España es uno de los principales productores de rodaballos del mundo y las aguas del cantábrico gallego ofrecen unas condiciones inmejorables para la producción, cría y engorde de esta especie. La planta que el Grupo Nueva Pescanova tiene en Xove (Lugo) produce una media de 3.000 T anuales de las que el 70% se queda en nuestro país.

**M** PATRICIA ROMERO ALONSO

Las instalaciones de Insuñã-Xove tienen una superficie total de 63.000 m<sup>2</sup> y están compuestas por 900 tanques de engorde, además de varios edificios que incluyen salas de procesados, administración y aula de formación.

Cada tanque puede albergar entre 3.000 y 5.000 rodaballos, según su calibre. Todos tienen circuitos de agua independientes

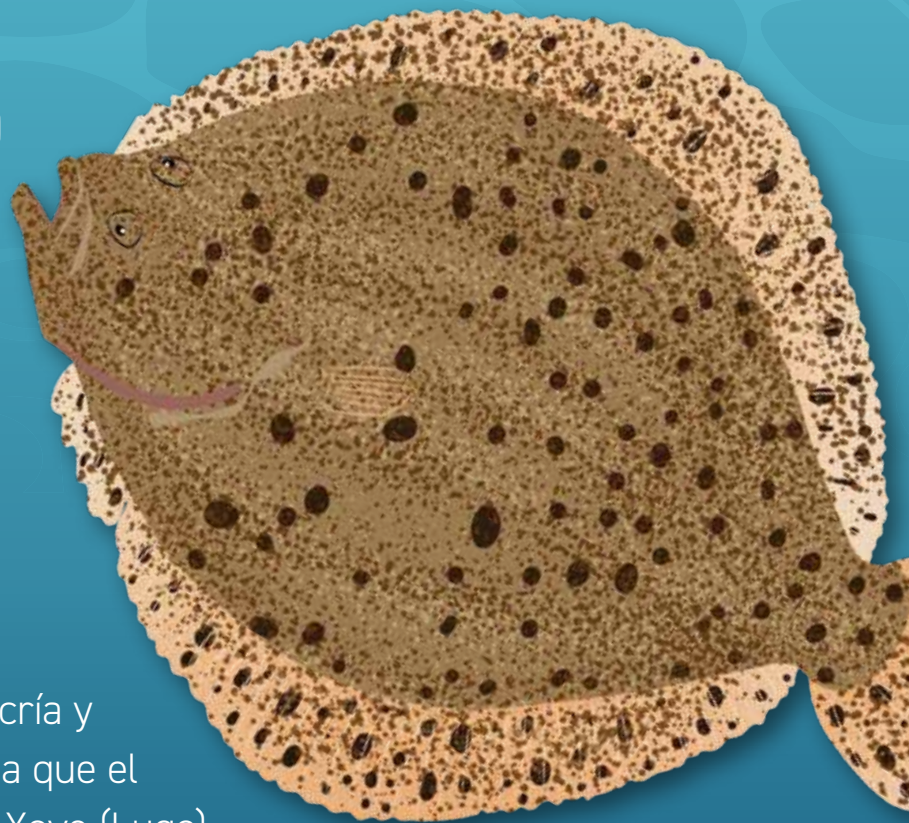
para permitir una mejor trazabilidad y evitar contagios. Existen tuberías dispuestas en un anillo perimetral que captan y reparten el agua del mar. Los residuos se recolectan en una balsa decantadora, que se limpia dos veces al año, y una vez higienizada, el agua se devuelve al mar.

El rodaballo es una especie muy sensible. Necesita una temperatura óptima de entre 15 y 16 grados. Si el agua está más fría no comen y no crecen, si está más caliente enferman. Su color también depende de la luz que recibe.

La especie alcanza la edad adulta sobre los dos años y también el

---

El rodaballo modifica el color de su piel, más oscura o clara, según la luz que recibe



tamaño medio para su comercialización, un peso de entre 1,5 y 3 kg.

Las larvas se producen en la planta de "hatching" que el grupo tiene en Vigo, con un peso de entre 20 y 30 gramos son trasladados a la planta de Xove.

La mayor parte de la producción, hasta un 70% se queda en España, principalmente en el norte donde el rodaballo por tradición culinaria es una especie muy apreciada. El resto viaja hasta Italia, Alemania y Francia donde el rodaballo gallego es distintivo de máxima calidad.

Insuiña-Xove cuenta con 125 trabajadores que forman parte del Régimen Especial del Mar. Una plantilla que en diciembre siempre se incrementa ya que se procesan el doble de rodaballos que cualquier otro mes.

La mayoría de los empleados son operarios con formación básica en acuicultura a quienes luego se forma en bienestar animal, seguridad alimentaria, prevención de riesgos laborales y patología básica. Además, cuentan con veterinarios, técnicos de laboratorio y personal del departamento de calidad.

## EL PROCESO

Una vez que los alevines llegan desde Vigo se inicia un proceso de cuatro fases: alimentación, clasificación, pesca y procesamiento.

La fase de engorde es la más larga e importante. Existen dos turnos de trabajo, ya que los rodaballos comen a demanda, con lo cual se debe estudiar cuándo y cuánto alimento proporcionarles.

Los rodaballos se clasifican en lotes trazables de hermanos, pero



Vista aérea de tanques de engorde, tuberías perimetrales y balsa decantadora.

cada cuatro meses se separan y cambian de piscina para evitar la competencia entre los individuos más y menos voraces, sin perder la trazabilidad del lote.

El turno de noche es el encargado de pescar a mano y uno a uno los ejemplares según el pedido. El sacrificio se produce por hipotermia, siguiendo un protocolo estricto de bienestar animal.

En la sala de procesado se envasan. El 99% de la producción se vende por piezas enteras y solo el 1% se eviscera. Los ejemplares se introducen en cajas con hielo y en menos de 12 horas están listos para su envío.

## RETOS DE FUTURO

Los retos de futuro siguen tres grandes líneas: profundizar en el tratamiento contra el parásito *Enteromyxum* endémico en la zona, aumentar la producción y seguir avanzando en sostenibilidad.

Para mantener y aumentar la producción trabajan de la mano con la planta de "hatching" pero sobre

todo a través de la adaptación al mercado y a lo que demandan los agentes sociales.

En cuanto a la sostenibilidad se ha producido un replanteamiento total de todo el proceso para lograr una reducción del consumo eléctrico y de plástico de hasta el 50%, con motores más eficaces, una mejor gestión de residuos y la sustitución de luces y empacadoras.

Margarita Alonso, licenciada en Ciencias Químicas y directora de la planta de Xove desde 2008, también pone el foco en el bienestar animal: *"Cada vez hay una mayor demanda en los agentes sociales pero sobre el bienestar animal de los peces se sabe poco, aunque actualmente se están desarrollando numerosas investigaciones. Se ha extrapolado lo que pasa con las vacas o los cerdos, pero no es lo mismo ya que el pez no grita, por eso estamos poniendo el foco en la concienciación de los trabajadores y hemos incorporado en todas las áreas una formación continua en bienestar animal"*. **M**



LLEGA A BARCELONA

# El alga invasora que avanza imparable

El alga asiática *Rugulopteryx okamurae* es una vieja conocida de los pescadores de la costa andaluza. Ahora acaba de ser detectada cerca del Puerto Olímpico de Barcelona. Los expertos advierten de que su propagación está en ascenso y de que su impacto podría intensificarse en los próximos meses.

**M** LORENA GÁNDARA

Desde su descubrimiento en el estrecho de Gibraltar en 2015, el alga invasora *Rugulopteryx okamurae*, se ha convertido en una rémora para los pescadores cuyas capturas se han visto reduci-

das de forma drástica. Esta especie, considerada por la Unión Europea como una gran amenaza para el Mediterráneo, recubre playas enteras, destroza redes y aparejos, desplaza a las especies autóctonas y se acumula en miles de toneladas. El municipio de Marbella es uno de los más afectados, llegando a reti-

rar, cada día, 75 toneladas de esta planta acuática.

En la Costa del Sol ha acabado asentándose y provocando pérdidas millonarias, como en Tarifa, donde el ayuntamiento es incapaz de costear su retirada debido a que los costes asociados a su presencia superan los 4 millones de euros cada año. Recientemente, se ha detectado cerca del Puerto Olímpico de Barcelona, lo que ha despertado la preocupación entre los pescadores y los habitantes de la zona por los daños que podría causar similares a los que ya ha experimentado y sufrido la costa andaluza.

Una colorida amenaza difícil de erradicar por su extraordinaria capacidad para diseminarse y adaptarse







Fuente: Elaboración propia. Datos: MITECO.

a cualquier entorno y circunstancia. Crece anclada a los fondos marinos, pero también puede flotar en la superficie. No depende de la luz solar para sobrevivir, por lo que es capaz de resistir largos períodos en la oscuridad más absoluta. Además, su resistencia no se ve afectada por la temperatura del agua, puede reproducirse tanto en las cálidas aguas del Mediterráneo como en las frías del Atlántico. Por si esto fuera poco, además de soportar condiciones extremas, se reproduce tanto de manera sexual, mediante gametos, como asexual, a través de esporas. Esto implica que cualquier pequeño fragmento liberado puede originar una nueva planta, lo que facilita aún más su crecimiento y expansión.

### ALCANZA EL NORESTE

La gama de tonalidades de este exótico organismo varía entre los verdes, marrones y ocre. Es origina-

ria del Pacífico y común en Japón, Corea, China, Taiwán y Filipinas, donde no supone una amenaza. Todo parece indicar que llegó a España a través de las aguas de lastre de algún buque. Desde su llegada, ha ido extendiéndose de forma imparable por el sur, por lo que solo era cuestión de tiempo que alcanzara el extremo nororiental de la Península.

El turismo también se ve gravemente perjudicado, ya que contamina las playas y genera un olor desagradable que aleja a los visitantes. Esto obliga a destinar millones de euros a la limpieza de estos restos orgánicos.

A la espera de una solución que minimize el impacto, crece el temor por las advertencias de los biólogos, científicos y del resto de expertos, que aseguran que lo peor aún está por llegar y no descartan que acabe extendiéndose a otras regiones costeras del país. **M**

Nicolás Fernández  
Gerente de la OPP72 de Conil

## “Estamos desesperados”

La irrupción del alga *Rugulopteryx okamurae*, ha producido una importante transformación en el sector pesquero artesanal de pequeña escala, especialmente en las artes menores. Esta especie ha ido colonizando los fondos, tanto rocosos, como de cascajos, y ha hecho desaparecer importantes especies que habitaban en estos ecosistemas, incluyendo el pulpo (*Octopus vulgaris*) en la rica zona del Banco del Hoyo frente a Cabo Trafalgar. Las temperaturas más altas hacen que se vuelvan más agresivas, y es raro el día en que los barcos no vienen cargados de algas. Estamos desesperados en el sector, pues solo vemos atunes rojos a los que parece afectar menos y algas pardas. Mientras tanto sentimos una gran impotencia por la lentitud del gobierno competente para tomar las medidas adecuadas en materia de posibilidades de pesca. No sabemos cuándo se adaptará esta alga, pero, poco a poco, está destrozando y acabando con el sector artesanal, especialmente de Barbate y de Conil.





COSTA CRUCEROS

# Costa Cruceros dona alimentos no consumidos

Con rumbo a la Agenda de 2030 y su propósito de poner fin a la pobreza garantizando modalidades de consumo y producción sostenible, nace en Costa Cruceros la iniciativa de donar sus platos cocinados al banco de alimentos, dándoles una nueva vida, que de otra forma se desperdiciarían.

**M** JOSÉ MARÍA NÚÑEZ DE CASTRO HERVÁS

La donación de alimentos no consumidos a bordo en Costa Cruceros surge como una respuesta a los compromisos establecidos en la Agenda 2030 de las Naciones Unidas, que, en uno de sus apartados, insta a reducir en un 50%


el desperdicio alimentario. Esta iniciativa reconoce que la comida que habitualmente se desecha podría ser utilizada para alimentar a personas que no tienen acceso a estos recursos. Desde sus inicios, Costa Cruceros ha tomado muy en serio estas recomendaciones, no solo concienciando a la tripulación, sino también a los pasajeros.

En 2018, la compañía implementó un programa piloto a bordo del Costa Diadema, con el objetivo de sensibilizar a los pasajeros sobre el desperdicio de alimentos, especialmente en los bufés. Bajo el eslogan "Pruébalo, pero no lo tires", se promovió una cultura de consumo responsable. Además, se redujo ligeramente el tamaño de los platos

para evitar la sobrecarga de comida. El personal de cocina fue entrenado para reconocer la importancia de evitar el desperdicio. Se instalaron básculas en los cubos de basura para que los cocineros pudieran medir y tomar conciencia de la cantidad de residuos generados. La empresa colaboró con expertos externos para llevar a cabo una reingeniería en la creación de los menús. Más de 500 platos fueron revisados y reformulados para utilizar menos ingredientes, lo que resultó en una disminución significativa de los residuos. En 2023, Costa Cruceros alcanzó una disminución del 38% en el desperdicio alimentario. La compañía se dirige hacia una reducción del 40% para 2025, lo que sugiere que cumplirá su objetivo de reducir los residuos alimentarios en un 50% para 2030.

## DONACIÓN DE ALIMENTOS

Costa Cruceros se ha comprometido a donar los alimentos cocinados no consumidos en los puentes donde operan sus barcos. En España, la compañía realiza estas donaciones en los puertos de Barcelona, Valencia y Palma de Mallorca, contribuyendo así a la lucha contra el hambre y al aprovechamiento de los recursos disponibles.

La Fundación Banco de Alimentos de Mallorca es una de las entidades beneficiarias de esta iniciativa. *“Estamos muy agradecidos a Costa Cruceros –afirma su presidente Raimundo de Montis– por todas las donaciones recibidas durante el año 2024 con la que hemos podido ayudar a los más necesitados. Nosotros tenemos aproximadamente 100 entidades benéficas que representan a 30.000 personas”* 

## Rafael Fernández-Álava

Director de Comunicación y R.E. Costa Cruceros España/ Portugal

### Economía circular de alimentos

Es posible que un porcentaje de pasajeros no asista a la cena a bordo, ya sea porque han realizado una excursión larga y están fatigados, o simplemente porque no tienen hambre. Por diversas razones, a veces no podemos prever cuántos pasajeros no asistirán. Por ejemplo, 200 personas deciden no cenar. La cocina ha preparado los platos que no serán consumidos, como por ejemplo 200 solomillos, que forman parte de una de las opciones de los 20 platos disponibles en la cena.

Desperdiciar esta comida, especialmente cuando hay tantas personas necesitadas en el mundo, genera un profundo sentimiento de conciencia. Es por eso que, en lugar de tirar los alimentos, decidimos donarlos al banco de alimentos de las ciudades donde atracan nuestros barcos. En el caso de los 200 solomillos, estos son cuidadosamente colocados en contenedores especiales, se toma una muestra para cumplir con las normativas sanitarias, y luego se refrigera a 3 ó 4 grados durante la noche.

La comida va en bandejas de aluminio perfectamente etiquetadas que incluyen información detallada sobre los ingredientes, si contienen alcohol, si tienen cerdo, si son aptos para celíacos o cualquier otra

información relevante para garantizar que los beneficiarios puedan consumirlos de forma segura. Las bandejas se colocan en cajas de poliestireno diseñadas especialmente para mantener la cadena de frío, y son entregadas al banco de alimentos por la mañana. Es importante destacar que, dado que se trata de gastronomía recién preparada y lista para su consumo, no pasa por el almacén del banco de alimentos.

Para asegurar que la comida llegue en condiciones óptimas, se distribuye directamente a los beneficiarios, sin interrupciones en la cadena de frío.

El personal de cocina se siente enormemente satisfecho al saber que los platos no consumidos a bordo tienen una segunda oportunidad para alimentar a personas que están verdaderamente necesitadas. Este acto de solidaridad no solo reduce el desperdicio, sino que contribuye de manera significativa al bienestar de quienes más lo necesitan. Cuando el barco llega al puerto, el personal desembarca las cajas y las lleva directamente a la furgoneta que se encargará de su distribución, cerrando así el ciclo de solidaridad y generosidad.





# Ampliamos nuestra hemeroteca

Buenas noticias para periodistas, investigadores y amantes de la historia más reciente del sector marítimo pesquero: ¡Ya están digitalizadas las revistas desde 1995! Disponibles en formato pdf en nuestra hemeroteca digital:

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



1 de enero de 1996

**REGISTRACION DE  
EN LA POLITICA  
QUERA COMUN**

**CON LAS PENSIONES**

stración abonó una cantidad extra para  
pensar la desviación del IPC en 1994



**M** ANABEL GUTIÉRREZ. TEXTO E INFOGRAFÍA  
DOCUMENTACIÓN: CLAUDIA AGUDO

**N**os complace anunciar que nuestra hemeroteca digital ha sido ampliada y ahora cuenta con una colección de revistas que se remonta hasta 1995 e irá nutriéndose progresivamente. Se añaden a la colección once años más de trabajo periodístico que ofrece a nuestros lectores la oportunidad de redescubrir una rica variedad de contenidos y tendencias de la historia más reciente del sector marítimo pesquero español. Aprovechamos la ocasión, también, para hacer un breve recorrido por los acontecimientos más significativos del ISM durante estos años.

### FEBRERO 1995

Se anuncia que el ISM destinará hasta 1999 más de 3.000 millones de pesetas en Formación Profesional Ocupacional y en Seguridad Marítima, gracias a la ayuda concedida por el Fondo Social Europeo.

### ABRIL 1995

Publicamos un amplio reportaje sobre la inversión en obras para la modernización de la sede del Centro Asistencial que el ISM tiene en Nuadibú (ciudad portuaria y capital comercial de Mauritania).

### JUNIO 1996

Hablamos sobre los primeros cuatro años de fun-

cionamiento del Centro de Formación de Bamió, en Vilagarcía de Arousa (Pontevedra), con un total registrado de 8.750 alumnos.

### ENERO 1997

Iniciamos el año con un reportaje sobre el buque de apoyo logístico y asistencial Esperanza del Mar. Desde su creación, en 1982, opera en aguas del caladero canario-sahariano en mareas de 25 días.

### MARZO 1998

Se dedica un dossier especial al Colegio El Picacho al conmemorarse su medio siglo de existencia. El Colegio fue inaugurado en diciembre de 1948 en San Lúcar de Barrameda (Cádiz). En aquel momento se convirtió en el primer internado para huérfanos de pescadores fallecidos en accidentes de trabajo.

### ENERO 1999

El director general del ISM, Rafael Mateos Carrasco, anuncia, en unas jornadas de la Asociación Española de Titulados Náuticos, la creación de una comisión para estudiar la elevada accidentalidad laboral de los trabajadores del mar.

### ABRIL 2000

El recién nombrado ministro de Trabajo, Juan Carlos Aparicio, visita los astilleros donde se está construyendo el nuevo Esperanza del Mar. Este buque-hospital reemplazará al actual en 2001. El ISM ha invertido 2.990 millones de pesetas.





## NOVIEMBRE 2000

Entrevistamos a la nueva directora general del ISM, primera mujer al frente de esta institución, María Antonia Lucena, nombrada en junio de este año y pasados los cien días de su gestión.

## SEPTIEMBRE 2001

La infanta Cristina, acompañada de diferentes autoridades del Gobierno, asiste a la entrega oficial del nuevo buque del ISM. Construido en astillero nacional y tecnología 100% española está preparado para navegar por todos los mares, en condiciones climatológicas adversas, y, además, cuenta con el mejor equipamiento sanitario posible.

## SEPTIEMBRE 2002

Un reportaje especial sobre el Esperanza del Mar, cuando se cumple un año de su botadura, se hace eco del reconocimiento como mejor buque por la Real Institución de Arquitectos Navales (RINA), el organismo rector mundial de la arquitectura naval y la ingeniería marina.

## MAYO 2003

Nuestra institución celebra el XXV Aniversario de la creación de guarderías para hijos de trabajadores del mar en Barbate y Algeciras (Cádiz); Garrucha (Almería) y Ayamonte (Huelva). Cuando en octubre de 1978 el ISM abrió las primeras, ponía en marcha una iniciativa muy avanzada para la época que trataba de alentar la incorporación al trabajo remunerado

de las mujeres de los trabajadores del sector marítimo-pesquero.

## MAYO 2004

El Centro Radio Médico del ISM cumple 25 años de historia. Este servicio, que se inició el 1 de mayo de 1979, hace las funciones de un servicio de urgencia a cualquier hora del día y todos los días del año. Se trata de un teléfono "manos libres" atendido por un médico para ofrecer asistencia sanitaria en alta mar.

## JULIO-AGOSTO 2004

Se anuncia la construcción de un nuevo buque asistencial del ISM, similar al Esperanza del Mar, pero de menor tamaño, para asistir a la flota en el caladero del Atlántico Norte. En este mismo número, se informa del nombramiento de Eduardo González López como nuevo director general en sustitución de María Antonia Lucena.

## FEBRERO 2005

Con el descubrimiento de una placa con su nombre en la entrada principal de la sede central del ISM, este organismo rinde homenaje al que fuera su fundador: Alfredo Saralegui Casellas, coincidiendo con el 75 Aniversario de la transformación de la Caja Central de Crédito Marítimo en el Instituto Social de la Marina. Repasamos, en un amplio reportaje, su historia, desde que se gestó, para, en un principio, ofrecer protección social a familiares y huérfanos a causa de naufragios. [M](#)



## FECHAS CLAVE | Regulación

1997

RD 1216/1997, de 18 de julio. Se establecen normas mínimas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca.



1999

RD 258/1999, de 12 de febrero, que regula las condiciones mínimas sobre la asistencia médica de los trabajadores del mar.

1999

RD 1032/1999, de 18 de junio, que determina normas de seguridad a cumplir por los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros.

2002

RD 285/2002, de 22 de marzo, por el que se modifica el RD 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al trabajo en la mar.

2007

Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, por el que se determinan las normas de seguridad y de prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros menores de 24 metros de eslora (L).

2007

Real Decreto 1696/2007, de 14 de diciembre, por el que se regulan los reconocimientos médicos de embarque marítimo.

## REPORTAJES

### Destadados

Marzo 1996. Núm. 326



Un amplio reportaje denunciaba la discriminación de la mujer en el sector.

Marzo 1997. Núm. 350

Se anuncia la implantación del nuevo Sistema Mundial de Socorro en 1999.



Marzo 1998. Núm. 359

Europa apoya la concesión de ventajas fiscales para los armadores en el REC.



Marzo 2001. Núm. 396

Se explica el funcionamiento del sistema español de localización de buques.



Marzo 2003. Núm. 417

La mayoría de alumnos que acude a cursos de formación encuentra trabajo en tres meses.



Marzo 2005. Núm. 437

El MAPA prepara la redacción del Libro Blanco de la Pesca en España.



# Barcos en los sellos de correos

España ha emitido muchos sellos de correos en los que aparecen barcos. Suelen ser sellos de alta calidad en todos los aspectos, entre ellos, los artísticos, con los que se puede hacer una bonita y muy completa colección. De todas formas, hay que reconocer que, en un principio, el correo español tuvo a los barcos casi totalmente olvidados en sus sellos, haciendo bueno el tópico de que “España vive de espaldas al mar”.

**M** MARCELINO GONZÁLEZ FERNÁNDEZ  
CAPITÁN DE NAVÍO RETIRADO

El primer sello de correos emitido por España fue el seis cuartos negro con la imagen de Isabel II, puesto en circulación el 1 de enero de 1850, y el primer sello español con un barco fue emitido en 1926, 76 años después. Apareció en una serie de correo aéreo a beneficio de la Cruz Roja española, en el que se ve al hidroavión Plus Ultra sobrevolando la mar en el largo viaje por



El hidroavión Plus Ultra sobrevolando el Atlántico, en un sello emitido el 15 de septiembre de 1926, en el que, al fondo, aparece un barco.

etapas, desde Palos de la Frontera, Huelva, hasta Buenos Aires, en febrero de 1926. En último plano a



Submarino B-2 de la serie de “Correo Submarino”, emitida el 11 de agosto de 1938. Serie única en el mundo.

la derecha, se puede ver un barco navegando que deja tras de sí un penacho de humo.

A partir de entonces, solo de muy tarde en tarde han aparecido barcos en los sellos españoles, con motivo de una efeméride histórica o deportiva, o para exaltar la industria nacional y la construc-





## La emisión de sellos de correos con barcos mercantes ha sido muy pobre, salvo alguna alusión a la industria y construcción naval

de 1964 en "Homenaje a la Marina", que fue una verdadera excepción en la tendencia emisora de sellos españoles. Consiste en una serie de 14 sellos en los que aparecen otros tantos barcos, con un recorrido por lo que ha sido la construcción naval en España desde el siglo XIII hasta ahora, además de haber sido la primera emisión, única durante mucho tiempo, de sellos españoles enteramente dedicados a barcos tomados, en su mayor parte, de piezas conservadas en el Museo Naval de Madrid.

### HASTA FINAL SIGLO XX

Aún sin ser abundantes, los barcos aparecidos en los sellos son de todo tipo: veleros, mercantes, científicos, de guerra, de salvamento, de pesca, deportivos, etc., con los que vamos a hacer un pequeño recorrido filatélico.

La emisión de sellos de correos con barcos mercantes ha sido muy pobre. Salvo alguna alusión a la industria y la construcción naval, solo se puede destacar un sello del año 1956 con la imagen de la motonave Ciudad de Toledo, buque mixto de carga y pasaje, con motivo de la exposición flotante que llevó a bordo, en la que mostraba productos



Motonave Ciudad de Toledo en un sello emitido el 3 de agosto de 1956.

manufacturados españoles por diferentes puertos de España y del extranjero.

Los barcos de pesca, muy abundantes en sellos de otros países, también han sido muy olvidados en los sellos españoles, cosa que llama mucho la atención si tenemos en cuenta que España siempre ha sido una de las primeras potencias mundiales en el campo de la pesca, y sus pesqueros han

ción naval. Aunque hubo alguna excepción honrosa en los años 1929 y 1930, con sellos dedicados a las exposiciones de Sevilla y Barcelona de 1929 y al descubrimiento de América.

También hubo algunas emisiones durante la Guerra Civil, de las que destaca los sellos de "Correo Submarino" emitidos en 1938 por la Segunda República, para enviar correo por submarino de Barcelona a Menorca durante la Guerra Civil. Se trata de una emisión muy famosa, única en el mundo, para ser usada en submarinos como así se hizo en su momento, aunque solo se utilizó en una ocasión.

Merece mención especial, la magnífica emisión del 16 de julio



Nao Santa María y carabelas Pinta y Niña, en un sello emitido el 29 de septiembre de 1930.





Silueta de un buque de pesca, en un sello emitido el 19 de septiembre de 1973, con motivo de la VI Exposición Mundial de la Pesca de dicho año en Vigo.



Pequeños pesqueros vistos de proa, en un sello emitido el 17 de septiembre de 1997, con motivo de la Exposición Mundial de la Pesca de dicho año en Vigo.



Embarcación de pesca en el puerto de Cudillero, en un sello emitido en 1965 dentro de las series dedicadas al turismo.

sido los responsables de proporcionar uno de los alimentos básicos de la dieta mediterránea. Solo han aparecido en segundo plano en dos sellos dedicados a la exposición Mundial de la Pesca en Vigo. El primero se emitió en 1973, y el segundo en 1997. Otro sello de 1991, solo presenta unas recias manos que agarran una red. También vale la pena recordar una pequeña embarcación de pesca aparecida entre redes, en un sello emitido en 1965, dedicado a Cudillero, bella localidad del norte de España. Estos sellos son unos mudos homenajes en honor de las esforzadas gentes que se dedican a extraer del seno de los mares productos que contribuyen a que tengamos una buena alimentación, y con ella una mejor calidad de vida.

Uno de los barcos más filatelizados en esta época es la nao Santa María, que aparece en sellos dedicados a viajes de la familia real

## De tarde en tarde, algunos barcos de deportes se han asomado a los sellos españoles

al extranjero y a otras efemérides. Lo que no tiene nada de extraño, ya que, con su efímera vida – se hundió en La Española el día de Navidad de 1492, poco más de dos meses después de haber llegado a América -, al haber sido la nao capitana del Descubrimiento, donde iba Colón, traspasó el umbral de la inmortalidad y hoy es el barco más famoso y más filatelizado del mundo.

También han aparecido algunos barcos en sellos dedicados a las

Fuerzas Armadas, a las Fuerzas de Seguridad del Estado y a unidades de Salvamento Marítimo. Y, de tarde en tarde, algunos barcos de deporte se han asomado a los sellos españoles con motivo de una efeméride deportiva, como pueden ser unos Juegos Olímpicos.

### FINAL SIGLO XX

Hoy en día, la emisión de sellos con barcos en España se ha normalizado. Las emisiones de tipo naval y marino, aparecidas a finales del siglo XX y a lo largo del siglo XXI, en su mayor parte, están dedicadas a recordar barcos, a conmemorar efemérides históricas o a resaltar actividades deportivas.

Con motivo del V Centenario del Descubrimiento de América y la Exposición Universal de Sevilla, en el año 1992 y en los inmediatamente anteriores, hubo una verdadera avalancha de emisiones de sellos, en algunos de los cuales aparecieron barcos, sobre



Buque de Investigación Oceanográfica Las Palmas en un sello emitido el 27 de diciembre de 1991.



Jabeque Tajo, sello emitido el 30 de abril de 1998, dentro de las series de "Barcos de Época".

todo relacionados con la gesta colombina.

Merecen una mención especial los sellos dedicados a los buques de investigación oceanográfica Las Palmas y Hespérides, porque están dedicados a dos barcos que han llevado a cabo sin desalentarse, muchas investigaciones, sobre todo en el continente helado de la Antártida. También merecen especial mención los sellos aparecidos hacia finales del siglo XX, dentro de las series de "Barcos de época", que supusieron una especie de renacimiento de las emisiones de sellos de barcos en España. Fueron un total de cinco series de dos sellos cada una, emitidas entre 1994 y 1998, que representan, sobre todo, barcos de vela.

## SIGLO XXI

Al recordar pruebas deportivas, en el siglo XXI también aparecen sellos de barcos de vela ligera, además de piraguas y traineras.

Un sello especialmente destacable, es el dedicado a la corbeta María Pita, emitido el 30 de noviembre del 2004, en el bicentenario de la Real Expedición de la Vacuna de la Viruela, llevada a cabo por el doctor Balmis para vacunar a gentes de América y del Pacífico, que estaban muriendo en grandes cantidades. Fue la mayor expedición filantrópica de la historia, en la que el doctor Balmis zarpó de la Coruña en noviembre de 1803 con 22 niños atendidos por Isabel Zendal, a los que se les fue pasando el virus de la vacuna para mantenerlo vivo.

Y hay otros sellos en los que aparecen más barcos. Unos son experimentales, como el sumergible Peral del cartagenero Isaac Peral, o el Ictíneo del catalán Narciso Monturiol. Otras estampas de barcos son juguetes de lata, como es el caso de un transatlántico y un submarino. Y también aparecen unidades de Salvamento Marítimo. **M**

## BUQUE ESCUELA JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO

Dejo para el final los sellos dedicados al buque escuela Juan Sebastián de Elcano, porque lleva casi un siglo cumpliendo sus cometidos.

Fue botado en 1927. Entró en servicio en 1928. En 2027, que está casi a la vuelta de la esquina, cumple los 100 años de su botadura. Y en 2028 cumple el primer centenario de su entrada en servicio y del comienzo de su vida operativa.



Buque escuela Juan Sebastián de Elcano en un sello emitido el 16 de julio de 1964.

En España, ha aparecido en sellos de correos en dos ocasiones.

La primera fue en la emisión antes citada del 16 de julio de 1964, día del Carmen, en Homenaje a la Marina, en la que uno de los sellos presenta la silueta del barco.

La segunda ocasión, fue en un sello tipo etiqueta postal adhesiva de abril/mayo del 2000, en la que el barco aparece con la ciudad de Cádiz al fondo.



EN LA ESFERA SANITARIA

# El ISM también a la vanguardia

Según lo recogido en el libro de Fernando López-Ríos "Medicina Naval Española" en las expediciones del gran almirante Cristóbal Colón, ya viajaba una persona que figuraba como velador de la salud de los tripulantes, por demás muy necesaria en aquella época de nuevas dolencias, de rápida expansión y pronóstico fatal.

**M** ROSA M<sup>ª</sup> GANDÍA  
MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA

**E**l Instituto Social de la Marina (ISM) tiene su origen en la Caja Central de Crédito Marítimo, fundada en 1919 por el psicólogo y marino Alfredo Saralegui, con el noble propósito de mejorar las condiciones de precariedad laboral de los pescadores y de sus familiares. En 1930 se le denominó Instituto Social de la Marina. Desde entonces hasta la fecha el ISM y, en especial la Sanidad Marítima ha venido desarrollando una amplia gama de actividades que tienen como misión proteger

de forma integral al trabajador del sector marítimo-pesquero, con el mínimo coste social y en la búsqueda permanente de nuevas tecnologías aplicadas a la protección de estos trabajadores, en cumplimiento de la normativa nacional e internacional.

## ATENCIÓN EN TIERRA

La actividad preventiva tiene su máxima expresión en los reconocimientos médicos de embarque marítimo (RMEM) preceptivos, los cuales tienen una validez máxima de dos años con periodicidad anual para buceadores y trabajadores menores de 18 años. Estos garantizan el estado de salud del traba-

jador del mar, previniendo la agudización o aparición de dolencias durante los períodos embarcados y protegiendo además al tripulante de enfermedades relacionadas con su puesto de trabajo.

La promoción de salud es prioritaria en los Centros de Sanidad Marítima del ISM, el ejercicio físico, la higiene personal y alimentaria, la vacunación o lo nocivo que resulta el hábito de fumar, son temas incluidos en las recomendaciones.

Así mismo la revista MAR y otras publicaciones con temas de salud, diseñadas y distribuidas por el ISM, garantizan otra vía de información sanitaria accesible a todos.

El ISM está comprometido también con la formación profesional marítima y sanitaria de los trabaja-







dores del mar, diseñando y desarrollando cursos indispensables para la protección de sus vidas y sus funciones en el medio laboral marino.


## TRABAJADOR EMBARCADO


La atención médica en caso de enfermedad o accidente de los tripulantes embarcados se garantiza por:


 La presencia del responsable sanitario a bordo (RSB), quien brinda la primera atención sanitaria, en comunicación con los facultativos del Centro Radio Médico Español (CRME).


 La existencia por imperativo legal de un botiquín a bordo. Su composición y características dependerán, entre otros factores,


de la distancia de la costa en que se encuentra dicha la embarcación realizando su trabajo. El ISM garantiza la dotación inicial, reposición y revisión anual de dichos botiquines. Así mismo subvenciona en parte la adquisición de los medicamentos y el material sanitario integrante del botiquín.

 La Guía Sanitaria a Bordo, un libro de consulta preceptivo y necesario en la atención sanitaria de los tripulantes embarcados distribuido de forma gratuita por el ISM,

 La asistencia médica por facultativos de uno de los centros pioneros en la telemedicina mundial: el CRME, que desde el 1 de mayo de 1979 y con sede en la calle Génova 20 de Madrid, atiende las 24 horas de todos los días del año las consultas telefónicas realizadas por tripulantes o personas de distintas nacionalidades, lesionados o enfermos, a bordo de buques de cualquier pabellón que solicite una consulta en idioma español.

 Fuera del territorio nacional se encuentran los Centros Asistenciales en el Extranjero (Seychelles y Mauritania) prestando atención social y sanitaria a los trabajadores de la flota española que navega próxima a estas zonas.


 Los buques asistenciales Esperanza del Mar y Juan de la Cosa, unidades de urgencias médicas flotantes, que brindan asistencia especializada y apoyo logístico a los tripulantes y las embarcaciones que lo precisen.

 La coordinación entre el CRME y el Servicio de Salvamento Marítimo, que realiza evacuaciones de tripulantes en lanchas o medios helitransportados, facilitando su rápida atención sanitaria en tierra.

Los profesionales de Sanidad Marítima garantizan el equilibrio saludable y el bienestar de los tripulantes durante su embarque, mediante la revisión periódica de las embarcaciones, en colaboración con la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y la Dirección General de la Marina Mercante, comprobando el cumplimiento de los requisitos establecidos en los convenios de la OIT: MLC 2006 y C188, en buques mercantes y pesqueros respectivamente.

Los médicos en estas inspecciones verifican los aspectos sanitarios ligados a las "condiciones decentes" de vida y trabajo a bordo, concretamente los certificados médicos de aptitud, las instalaciones sanitarias y botiquines a bordo, la calidad de la alimentación y el agua potable a bordo, entre otros.

Las especiales condiciones de vida y trabajo en el medio marítimo precisan que el ISM combine actividades preventivas como complemento a las actividades asistenciales, para asegurar que la protección de la salud de los trabajadores del mar sea lo más equiparable posible a la de los que realizan labores en tierra.

Los hombres y mujeres del mar pueden navegar confiados: Sanidad Marítima vela por su salud. 





# Carrilleras de cerdo ibérico y arroz con vegetales

 PARA 4 PERSONAS

## INGREDIENTES

- 1 kg carrilleras de cerdo ibérico limpias
- 2 zanahorias peladas
- ½ cebolla pelada y troceada
- 2 dientes de ajo
- 1 tomate pelado
- 1 vaso de vino tinto
- 1 vaso de caldo de carne
- Aceite de oliva 1 dl.
- Sal
- Pimienta negra
- 100 g harina

### Para el arroz

- 150 g de arroz bomba
- 2 zanahorias cortadas en dados
- 1 trozo de calabacín cortado en dados
- ½ cebolla picada

- ½ pimiento rojo picado
- 1 diente de ajo fileteado
- ½ litro de caldo vegetal
- Aceite de oliva
- Sal

## ELABORACIÓN

### ■ PASO 1

#### LAS CARRILLERAS

Salpimentamos las carrilleras y las pasamos por harina. Las doramos en el aceite de oliva y reservamos. Las ponemos en una olla a presión junto con los vegetales, el vino tinto, el caldo y el aceite de freírlas. Las cocemos de 15 a 20 minutos

### ■ PASO 2

Retiramos las carrilleras de la olla, y trituramos los jugos y vegetales resultantes de la cocción para realizar la salsa. Sal-

pimentamos al gusto. Añadimos las carrilleras a esa salsa, reservamos caliente.

### ■ PASO 3

#### EL ARROZ

Sofreímos los vegetales para el arroz por orden de dureza. Rehogamos el arroz en los vegetales y añadimos el doble de caldo hirviendo que de arroz utilizado. Removemos un poquito, ponemos a punto de sal, tapamos y dejamos que se haga a fuego medio durante 20 minutos.

### ■ PASO 4

#### MONTAJE Y PRESENTACION DEL PLATO

Ponemos un poco de salsa de las carrilleras en una parte del plato, encima las carrilleras y a un lado un poco de arroz con vegetales. Opcionalmente abrillantar con un chorrito fino de aceite de oliva virgen extra.

## • Valoración Nutricional •

Éste es un plato muy equilibrado, que aporta una buena fuente de hidratos de carbono, proteínas de alto valor biológico, grasas cardiosaludables y vitaminas y minerales. Veámoslo con detalle.

**ANTES DE EMPEZAR.** Recomendamos utilizar preferentemente como fuente de hidratos de carbono el arroz integral en vez del arroz blanco; además de regular el tránsito intestinal por su alto contenido en fibra, es una importante fuente de antioxidantes, como la vitamina E y el selenio. Es aconsejable asegurarse un tiempo de cocción adecuado, que mitigue el efecto de los fitatos.

**LOS FITATOS.** El ácido fítico se halla en muchos alimentos vegetales, como las legumbres (sobre todo la soja), los cereales (en especial en el salvado) y algunos frutos secos, usualmente formando sales denominadas fitatos. Los fitatos se consideran antinutrientes, no solo porque no son absorbibles, sino porque impiden la absorción de otros nutrientes. Por una parte, para asimilar los fitatos hay que poder descomponerlos antes (en fósforo y mioinositol), y eso lo hace la enzima fitasa, que producimos en escasa cantidad. Por otra parte, los fitatos pueden reducir la asimilación de algunos minerales al unirse al calcio, hierro o cinc formando compuestos insolubles. Pero eso solo ocurre cuando se ingieren grandes cantidades de fitatos, lo que no es frecuente. Para reducir el contenido en fitatos de alimentos como las legumbres, hay que dejarlos en remojo y cocer.

**PROTEÍNAS DE CALIDAD.** En la carne del cerdo encontramos proteínas de alto valor biológico, fundamentales tanto para el desarrollo como para la conservación de la masa



muscular. Además, aporta minerales como el cinc y el fósforo, que ayudan al mantenimiento de los huesos, y potasio, que favorece el buen funcionamiento de los músculos.

**GRASAS CARDIOSALUDABLES.** Lo característico de la carne del cerdo es la alta cantidad de ácidos grasos monoinsaturados (42%), principalmente el oleico, 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 ésta al 50% del total. La carrillera es además una de las piezas más magras del cerdo.

**DIABETES BAJO CONTROL.** El índice glucémico (IG) es más alto en el arroz blanco, en torno a 70, mientras que en el arroz integral es de 50 aproximadamente. Este índice evalúa el impacto que puede tener un alimento en los niveles de azúcar en la sangre; por lo tanto, para las personas que necesiten controlar estos niveles, el arroz integral puede ser una mejor opción.

**VITAMINAS Y MINERALES.** El tomate y la zanahoria destacan por su gran contenido en vitamina A, básicamente en forma de carotenoides provitamina A, la cual contribuye al mantenimiento de la visión, la piel y las mucosas en condiciones normales. La cebolla tiene potasio mineral que contribuye al funcionamiento normal de los músculos y del sistema nervioso. El ajo es fuente de minerales como el yodo, fósforo, potasio y vitaminas como la vitamina B6.

## • 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 asistencial Esperanza del Mar).



## PROBLEMAS PARA LA FLOTA DE BAJURA

BILBAO.- Cinco embarcaciones de pesca de bajura están a la venta en Bermeo. Esto y la falta de hombres para integrar la pesca de altura hace peligrar aún más la difícil situación de la flota pesquera vizcaína. La venta de estas cinco embarcaciones se hace porque no son rentables, según han manifestado los propios pescadores a "El Correo Español-El Pueblo Vasco". "El futuro es poco claro -agregan-. Los armadores dudan de poder soportar todas las cargas que implica una embarcación. Además, mientras ha bajado el precio de la pesca, han subido los gastos, especialmente el gas-oil". "Y lo peor de todo esto -concretan los interesados- es que todavía descenderá más la flota actual. Todos los que nos dedicamos a la bajura, vivimos durante estos últimos años con el alma en vilo".

## EL PUERTO DE BARCELONA SE AUTOFINANCIA

El puerto de Barcelona autofinancia todos sus gastos, según informa un comentario editorial del diario marítimo "El Vigía". De acuerdo con el rotativo, el puerto barcelonés, con sus ingresos anuales de más de mil millones de pesetas, es el primero de España en cuanto a rentabilidad y disponibilidades económicas se refiere. (...). En el año que acababa de concluir se han movilizado 11.800.000 toneladas de mercancías (...).

# Nuestros hijos necesitan el océano para sobrevivir

Por JACQUES-YVES COUSTEAU



Es una paradoja chocante que, en este preciso momento de la Historia, en que el hombre está llegando a una comprensión del mar, deba también enfrentarse con la verdad de nuestro título. Precisamente ahora, en nuestra generación, cuando después de miles de años de ignorancia y superstición el hombre está empezando a aprender cómo controlar y explotar los vastos recursos del 70 por 100 de la superficie terrestre, ahora, decimos, es cuando el hombre se encuentra a sí mismo en una carrera contra el tiempo para rescatar al mar de su propio saqueo.

Si los océanos de la tierra murieran -esto es, si la vida en los océanos se fuera de repente y de alguna manera a terminarse-, sería el final, al tiempo que la más grande catás-

trofe de la atormentada historia del hombre, y de los otros animales y plantas que viven con el hombre en este planeta.

Para empezar, privar de vida al océano sería al mismo tiempo fétido. Un hedor colosal salido de la materia orgánica en descomposición saldría del océano, que sería suficiente por sí misma para alejar al hombre de todas las regiones costeras. Consecuencias mucho más importantes seguirían pronto.

El océano es el principal amortiguador de la tierra, vigilando el equilibrio entre las diferentes sales y gases de las que nuestras vidas están compuestas y de los cuales dependen. Con la ausencia de vida en los mares, el dióxido de carbono contenido en la atmósfera sufriría un inexorable aumento. Cuando esté nivel de CO<sup>2</sup> pasara a cierto punto, el "efecto Greenhouse" (invernadero) entraría en escena: la alta radiación del exterior del espacio terrestre sería atrapada debajo de la estratosfera, elevando el nivel de la temperatura del agua.

A ambos Polos, el Norte y el Sur, se les derretirían las capas de hielo. Los océanos crecerían quizá 30 metros en un pequeño número de años. Todas las mayores ciudades de la Tierra serían inundadas. Para evitar las inundaciones, un tercio de la población mundial se vería empujada a huir hacia las montañas. (...).

# El "Náucrates", nuevo barco oceanográfico



En aguas del puerto de Arenys de Mar, don Casimiro Martínez, que ostentaba la representación del almirante jefe del sector Naval de Cataluña. (...) Tiene una eslora de 24 metros y seis de manga, y está dotado de un equipo propulsor de dos motores Pegaso de 180 HP. (...).

En aguas del puerto de Arenys de Mar, don Casimiro Martínez, que ostentaba la representación del almirante jefe del sector Naval de Cataluña. (...).

Tiene una eslora de 24 metros y seis de manga, y está dotado de un equipo propulsor de dos motores Pegaso de 180 HP. (...).

## El Mar Menor desaparecerá dentro de cuatro mil años

LA UNIÓN (MURCIA). Según un estudio geológico realizado por cuatro técnicos en la materia, el Mar Menor desaparecerá totalmente en cuatro mil años.

En el citado estudio se indica que, desde su formación, el Mar Menor ha perdido más de una tercera parte de su perímetro original, que se estima en unos 400 estadios, es decir, 92.592 metros.

En 1875, la Comisión Hidrográfica efectuó una medición que dio como resultado 58.500 metros, y en 1935, la Dirección General del

Instituto Geográfico y Catastral llevó a cabo otra, en la que resultó un perímetro de 54.500 metros. En el estudio se dice que el Mar Menor surgió en un residuo de la cuenca de hundimiento del campo cartageno, y que una de las razones más poderosas de su achicamiento es la escasa forestación del campo de Cartagena y sus alrededores, por lo que la erosión alcanza un alto índice, ayudada por el régimen torrencial de las aguas de lluvia caídas principalmente en los meses de septiembre, octubre y abril. (...).

### PESCADORES DE ARRECIFE RESCATADOS

Una patrulla militar marroquí ha rescatado, sanos y salvos, a los seis tripulantes que integran la dotación del barco pesquero de la flota de Arrecife "Leocadia", que había embarrancado, durante la pasada madrugada, en el litoral marítimo de Marruecos, siete horas después de ocurrir el accidente.

### COOPERACIÓN PESQUERA HISPANO-CHILENA

La concesión de facilidades a los buques españoles para que desarrollen sus actividades pesqueras en aguas de Chile y la aportación técnica y económica española al sector pesquero de aquel país, han sido consideradas como los procedimientos más idóneos para establecer una cooperación hispano-chilena en materia pesquera tras una reunión de trabajo mantenida en la sede de la Subsecretaría de la Marina Mercante por los integrantes de la misión económica chilena que actualmente visita España.

### SE INCENDIÓ UN PESQUERO EN BERMEO

Ha quedado casi totalmente destruido el pesquero "Faro Machichaco", a consecuencia de un incendio (...).

Parece ser que el incendio comenzó a consecuencia de una chispa producida en la sala de máquinas por unos obreros que se encontraban trabajando con sopletes (...).





MEDITERRÁNEO

## Los arrastreros se reinventan



J.M. Núñez de Castro

“No hay Mediterráneo sin pescadores”, afirmó el 15 de enero de 2025, el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, que anunció las medidas acordadas y adecuadas para la sostenibilidad del Mediterráneo y el futuro de armadores y pescadores.

**M** JOSÉ MARÍA NÚÑEZ DE CASTRO HERVÁS

El ministro transmite tranquilidad a la flota del Mediterráneo, el Estado financiará el cambio de redes para garantizar la actividad en 2025.

Más de 560 buques mantendrán sus días de trabajo gracias a la subvención del ministerio, que cubrirá la totalidad de la compra de redes. Se adquirirán dos copos de 45 milímetros para las embarcaciones dedicadas a la pesca cos-

tera y de 50 milímetros para las de profundidad.

El ministro ha calificado de “positivo y constructivo” el resultado de la reunión mantenida con las cinco comunidades autónomas implicadas, destacando la existencia de una “voluntad común para avanzar, defender el sector pesquero español y asegurar su futuro”.

También subrayó la rapidez, eficacia y coordinación con la que el ministerio ha trabajado junto a las organizaciones del sector y las comunidades autónomas para

diseñar e implementar las medidas necesarias.

El sector pesquero del Mediterráneo ha expresado su preocupación por el limitado margen de maniobra disponible para recuperar los días de pesca, después de que el Consejo de Ministros de Pesca de la Unión Europea aprobara en diciembre pasado una reducción del 79% en dichas jornadas. Ante esta situación, los pescadores se ven obligados a aceptar con resignación el cambio en los copos de las redes, dado que esta es la única alternativa ofrecida por el mecanismo de compensación para recuperar más jornadas de actividad.

Así lo ha señalado la Confederación Española de Pesca (CEPESCA) tras la segunda reunión celebrada con Isabel Artime, secretaria general de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Rafael Simó, presidente de la Cofradía de Pescadores de Peñíscola y patrón del arrastrero L'Armos, comenta al respecto: “Por mucho que nos subvencionen, nosotros lo que queremos es pescar y tener más días para faenar al año. Nos resulta inviable pescar un máximo de tres días a la semana. Las medidas que nos da el Gobierno nos parecen muy bien pero que nos den 30 ó 40 días más de pesca al año”. **M**

# Más días para pescar atún rojo

El 16 de enero se publicó en el BOE la Resolución de la Secretaría General de Pesca con las disposiciones para la campaña de atún rojo 2025 en Canarias. Como reclamaba el sector, la temporada se ha adelantado, aumentándose las posibilidades de pesca.



**M** ANA DÍAZ

La Resolución establece dos períodos de pesca. El primero va desde el 20 de enero al 30 de mayo y el segundo desde el 4 de junio al 31 de diciembre. Se consiguen así nueve días más de pesca de los permitidos el año pasado. La medida afecta a 250 barcos que podrán capturar una cuota de 537,69 toneladas de atún rojo optimizando las posibilidades de pesca disponibles en la temporada.

El criterio de reparto se ha fijado en el 90% de la cuota para los segmentos de atuneros cañeros y artes menores, a los que se asigna un 60% y un 40% respectivamente, en función de la eslora total del buque. El 10% restante se reparte inealmente entre los barcos de menos de 12 metros de eslora total.

Por otra parte, se amplía también un 22,5% el límite individual establecido para cada pesquero con el fin de garantizar al máximo el aprovechamiento de la cuota en el primer período de pesca.

En el segundo período, la cuota no consumida de atún rojo se utilizará por el conjunto de la flota sin restricciones individuales, poniendo en marcha el mecanismo de optimización de cuotas.

Tanto la secretaria general de Pesca, Isabel Artime, como el consejero del Sector Primario de Cana-

rias, Eduardo García, han valorado positivamente el adelanto de la campaña para que los pescadores aprovechen al máximo el tránsito del atún rojo por el caladero. Desde el ejecutivo canario se trabaja para que este adelanto al mes de enero se realice sistemáticamente todos los años, tal y como pide el sector.

Ambas administraciones coinciden en señalar la necesidad de aumentar y mejorar las condiciones de captura de otro túnido, el patudo o tuna, y destacan la utilidad del mecanismo de optimización de cuotas puesto en marcha por primera vez para esta especie en 2024.

Este sistema ha permitido aprovechar mejor la cuota disponible para los dos segmentos de flota dedicados a esta especie: la artesanal y los barcos atuneros cañeros del archipiélago. **M**

La medida  
afectará a 250  
embarcaciones del  
archipiélago

## Entra en vigor la cuota de solidaridad

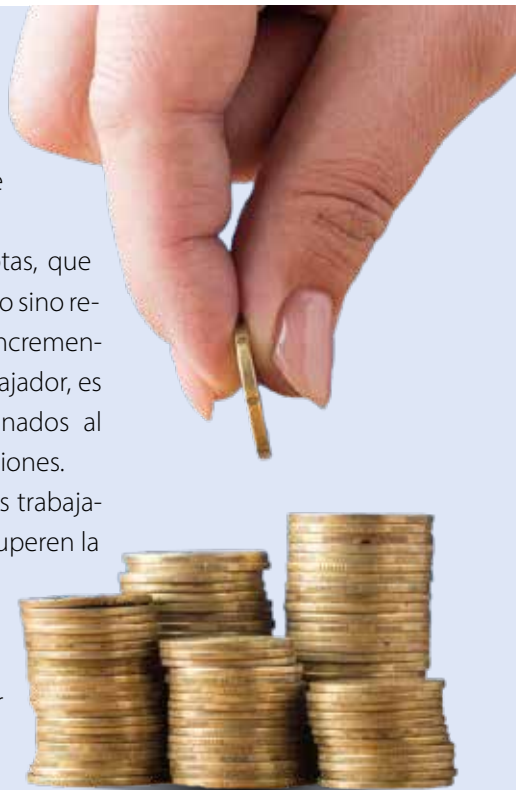
Con la llegada de 2025 entra en vigor la cuota de solidaridad, una cotización adicional a la Seguridad Social que solo afecta a la parte de los salarios que superen la base máxima y que se irá incrementando de manera gradual hasta 2045.

Esta cuota es un cargo adicional cuya cuantía se determinará en función del exceso de los rendimientos del trabajo por cuenta ajena sobre la base máxima de cotización que se establezca en los Presupuestos Generales del Estado cada año. La medida se suma al Mecanismo de Equidad Intergeneracional (MEI), que se aplica

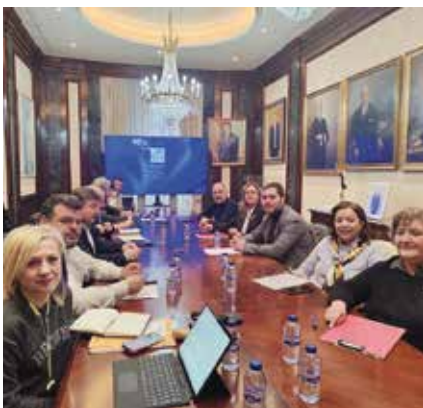
desde 2023 en todas las nóminas independientemente de su importe.

La finalidad de ambas cuotas, que no tienen carácter contributivo sino redistributivo, es decir que no incrementan la pensión futura del trabajador, es aumentar los ingresos destinados al Fondo de Reserva de las Pensiones.

En 2025 afectará a todos los trabajadores por cuenta ajena que superen la base máxima de cotización establecida en 4.720 € brutos mensuales. La medida no afecta a los trabajadores por cuenta propia o autónomos.



## Cofradías del Cantábrico



Representantes de las Cofradías de Pescadores del Cantábrico mantuvieron el pasado 22 de enero un encuentro con Elena Martínez, directora del ISM, José María Pérez Toribio y el subdirector de Sanidad Marítima con motivo de los cambios sobrevenidos en los reconocimientos médicos de embarque tras la entrada en vigor del Real Decreto 505/2024.

Los pescadores del Cantábrico consideran que el cambio de crite-

rio aplicado para dar la aptitud para el embarque en los reconocimientos médicos está perjudicando al sector e impidiendo muchos enroles.

Anteriormente el facultativo tenía la potestad de decidir en cada caso si una dolencia o enfermedad impedía dar el apto para el embarque, desde la entrada en vigor del real decreto los criterios vienen marcados de base, "sin tener en cuenta que no todos los casos son iguales", comentaba a la entrada del encuentro Basilio Otero, presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores.

Los asistentes también manifestaron su preocupación por la escasez de facultativos para realizar dichos reconocimientos. Este déficit de médicos de Sanidad Marítima está en vías de solución con la convocatoria de 39 plazas de nuevo ingreso este mes de febrero.

## Entrega de premio



La fotografía de Coriolano González "Escondido tras la puerta" con un enfoque muy creativo del faro de Punta de Teno en Tenerife fue la ganadora del segundo concurso fotográfico del ISM. En la imagen podemos verle recoger el premio junto al director provincial del ISM en Tenerife, Bernardo González, la subdirectora provincial Teresa Lusi y la jefa de la sección de Formación Beatriz Dacosta.

## Jubilación activa

En enero entraron en vigor las reformas aprobadas en el Real decreto-Ley



11/2024 que incluye la mejora de la regulación de la jubilación parcial, la jubilación activa y la jubilación demorada para lograr que los trabajadores puedan realizar una salida del mercado de trabajo más progresiva y flexible, en línea con los países del entorno, más adaptada a las condiciones y situaciones de cada trabajador.

Entre los diversos cambios, se facilita el acceso a la jubilación activa que será compatible con incentivos de demora, según los años en que se retrase el retiro aumenta la cuantía de la pensión. Se amplía en un año la posibilidad de una jubilación parcial y se mejora la jubilación demorada con la posibilidad de recibir un incentivo adicional por cada seis meses de demora a partir del segundo año.

## Mujer referente



El pasado 24 de diciembre se jubiló la secretaria de la Cofradía de Pescadores de Guardamar del Segura, Manoli Burgos Valentí, tras haber prestado servicio durante 46 años, 14 de ellos como secretaria. El ISM agradeció su labor y colaboración por haber sido durante los últimos años la máxima representante del sector en la localidad, haciéndole entrega de una placa conmemorativa durante el emotivo acto que la cofradía organizó en la lonja de Guardamar, al que asistie-

ron, entre otras personas, la totalidad de los pescadores de la zona y sus familias, quedando patente el enorme cariño y reconocimiento del sector. En la imagen podemos verla junto a José Antonio Sánchez, director local del ISM en Torrevieja y Enrique García, director de Santa Pola.

## Reciclado de redes

El proyecto Redes de España, cuyo objetivo es recuperar aparejos descartados del sector pesquero español para impulsar la economía circular, está desarrollando un marco normativo que garantice la gestión sostenible y la trazabilidad de estos residuos a lo largo de todo el proceso de transformación, lo que se acreditará mediante un certificado nacional. Para ello, el proyecto cuenta con un comité multisectorial encargado de asesorar el desarrollo del reglamento que sustentará esta certificación. En 2025 confían en retirar y reciclar al menos 100 toneladas de redes.

## Formación en Mercabarna



El Instituto de Alimentos de Barcelona y los Servicios de Orientación, Formación e Inserción laboral de Mercabarna se constituyen como centro integrado para coordinar su oferta formativa, optimizar recursos e implementar al 100% la formación profesional dual que combina la enseñanza con prácticas en empresas. El objetivo es que el nuevo centro se convierta en el ente formativo de referencia del área metropolitana de Barcelona para la industria y la comercialización de productos alimentarios. En 2025 1.200 alumnos pasarán por sus aulas..



**“Pescadores de recuerdos” es el mural del pintor Okuda que preside el puerto de Cádiz a modo de bienvenida a la ciudad. Fue inaugurado en octubre y es el primero de un proyecto de integración del puerto en la ciudad.**

# Lobos de mar

*Vida y aventuras de los marinos de ayer y hoy*

**M** LORENA GÁNDARA

**L**obos de mar, de Pedro Jiménez, nos sumerge en un universo de viajes y aventuras a través de las cautivadoras historias de marinos que han dedicado, y, en algunos casos, siguen dedicando sus vidas, a explorar los inmensos océanos de nuestro planeta.

Entre sus páginas encontramos a experimentados militares de la Armada, capitanes de la marina mercante, patronos de pesca, oficiales de máquinas, rescatistas, campeones olímpicos, submarinistas o aventureros transoceánicos. Cada uno de ellos es un personaje digno de una novela, reconocido y admirado por sus colegas de profesión. El amor que profesan al mar los convierte en una especie casi en extinción: navegantes románticos que, hasta hace poco, eran valorados por su esfuerzo, maestría y dedicación.

Mediante reflexiones, anécdotas y biografías, nos aproximaremos a figuras históricas como los hermanos Pinzón, Juan Sebastián Elcano y Blas de Lezo, Álvaro de Bazán, Antonio Barceló, Francisco Antonio Mourelle de la Rúa o Pedro Menéndez de

Avilés entre otros personajes que dejaron huella en la historia de la navegación. También se incluyen referencias a pescadores de ballenas, buscadores de tesoros, piratas y héroes mitológicos, pero lo más destacado son las narraciones de gestas actuales. Conoceremos a marinos como Tucho Díaz, quien naufragó en el Atlántico, el valiente regatista ciego Sinto Bestard, el

medallista Joaquín Blanco, la primera submarinista de la Armada, Lola Higuera o Santiago Bolívar, comandante de la expedición conmemorativa del V Centenario del Descubrimiento.

Todos los relatos forman parte de un testimonio de amor y sacrificio por la mar. Los protagonistas han tenido que renunciar, en muchas ocasiones, a momentos importantes de sus vidas como el nacimiento de un hijo o el fallecimiento

de un ser querido por encontrarse en lugares lejanos como el Canal de Suez o el Estrecho de Magallanes. Algunos han afrontado accidentes, han cumplido sus sueños o han culminado con éxito su viaje.

Lobos de mar no solo celebra sus logros, también muestra su compromiso por preservar los mares de las crecientes amenazas actuales. También refleja que la pasión por el mar está muy presente en el corazón del autor, que, de niño, pescaba en la costa de Tarragona y que se trasladó a distintos puntos de España para recoger testimonios con los que perfilar su obra.

Lobos de mar está disponible en diferentes librerías online por un precio de 21,47 €. **M**



**Autor:** Pedro Jiménez Hervás  
**Edita:** Mascarón de Proa



# GUÍA SOBRE LA **INCAPACIDAD TEMPORAL** EN EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL MAR.



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL  
Y MIGRACIONES

SECRETARÍA DE ESTADO  
DE LA SEGURIDAD SOCIAL  
Y PENSIONES



INSTITUTO SOCIAL  
DE LA MARINA





# ISM EN TU BOLSILLO

Siempre a tu lado

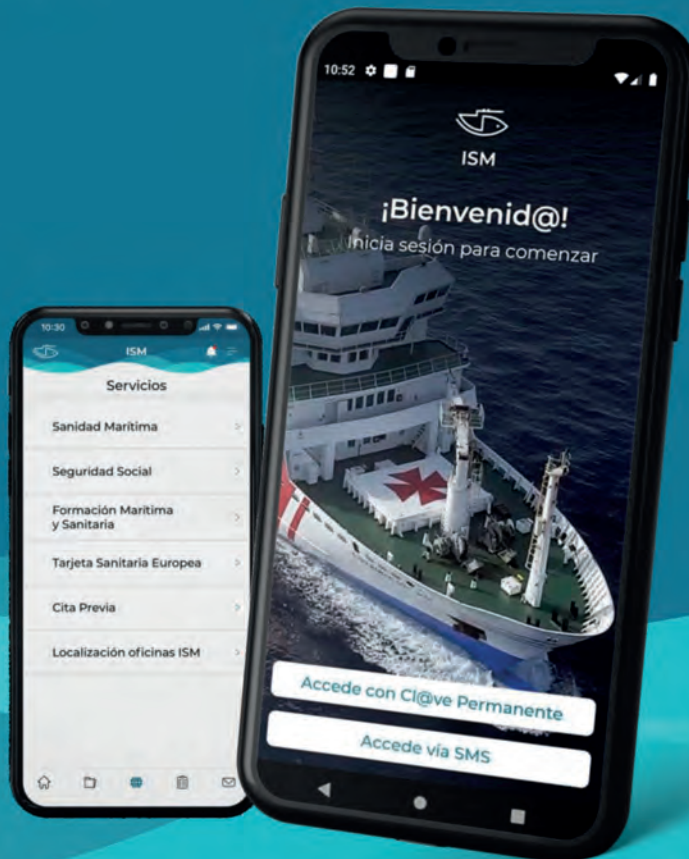
¿QUÉ TIENES QUE HACER PARA UTILIZAR ISM EN TU BOLSILLO?



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



**IDENTIFICARTE**



MIS DOCUMENTOS



SERVICIOS



REGISTRO



BUZÓN DE CONSULTAS



AVISOS

Descárgate la app



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

**FÁCIL • ÁGIL • ACCESIBLE**