

MAR

Nº 659

OCTUBRE 2025



Gerardo Landaluce
Autoridad Portuaria
Bahía de Algeciras

Aranceles USA
Cómo están afectando a
los sectores marítimos

CASE de Seychelles
Asistencia médica más
allá de nuestras fronteras

CONCURSO FOTOGRÁFICO

Temática: Trabajando en el mar
Hasta el 15 de octubre



MINISTERIO
DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL
Y MIGRACIONES

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL
Y PENSIONES



Frente al cambio climático



La alteración que el cambio climático está produciendo en los ecosistemas marinos extiende sus tentáculos a todos los sectores del Régimen Especial del Mar. Esta situación plantea también retos a la hora de aplicar políticas de protección social en el campo profesional marítimo pesquero, afectado transversalmente por estos fenómenos climáticos.

Por citar solo algunos: el incremento en la temperatura del agua que produce una migración de las especies hacia aguas más frías o la llegada de especies invasoras; la disminución del pH del agua por el aumento del CO₂ atmosférico que acidifica el agua y afecta a la supervivencia de las especies; el ascenso del nivel del mar que influye tanto a infraestructuras portuarias como pesqueras; los cambios en las corrientes que alteran las zonas de pesca tradicionales o las rutas de comercio; los cambios en la salinidad que asfixian el ecosistema. Todas ellas circunstancias sobrevenidas que acaban afectando a toda la cadena de valor.

¿Qué se puede hacer desde las políticas sociales para contribuir a mitigar cómo afecta el

cambio climático a los trabajadores del mar? No es una pregunta de fácil respuesta. Los expertos coinciden en la necesidad de desarrollar programas en dos aspectos claves: adaptación y mitigación. Conceptos ambos que, llevados al terreno de la protección social, se traducen en poner el foco en la vigilancia de la salud en el trabajo; la reducción de las jornadas; las prestaciones de desempleo u otras ayudas durante la suspensión temporal de los contratos producida por la obligada paralización de la actividad; las exenciones de cotización en determinados supuestos o recursos como el cese de actividad.

También adaptando la formación que se ofrece para facilitar una reconversión de los empleos clásicos a las políticas verdes promovidas por la Unión Europea.

Dentro de ese margen, se continúa trabajando para mejorar los supuestos en los que los afiliados se pueden beneficiar de una prestación por cese de actividad, prestación que se concede en el 95% de los casos por motivo de fuerza mayor derivada en gran parte por el cambio climático y por cómo está afectando a las Rías Gallegas. ■



Directora del ISM:

Elena Martínez Carqués

Revista MAR:

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

Diseño y web: Anabel Gutiérrez (ana-isabel.gutierrez1@seg-social.es)

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

Direcciones provinciales:

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/ Churraca, 2. Tel. 91 591 99 00.

Málaga: Oficina. Pasillo del Matadero, 4. Tel. 95 235 93 61.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Diseño y maquetación: Ismael Ortúño 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

659. Octubre 2025



Foto de portada: Faro de Punta Nariga (Alberto Casa)



Entrevista a Gerardo Landaluce, presidente de la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras.
PÁGINA 6

Gravámenes del 15%



Análisis en profundidad de cómo afectan los aranceles fijados por EEUU al sector marítimo y alimentario. **PÁGINA 10**

Sanidad sin fronteras



CASE de Seychelles. Asistencia a los marinos españoles que navegan por el océano Índico. **PÁGINA 14**

Trabajar cuando otros disfrutan



Cruceros premium. ¿Cómo es el día a día de los trabajadores de estos hoteles de lujo flotantes? [PÁGINA 22](#)

Volver al mercado laboral



Jubilación reversible. Una nueva modalidad voluntaria de compaginar la pensión y el trabajo. [PÁGINA 38](#)

Un país de mar



Plataforma que conecta las regiones costeras españolas a través del turismo marinero inclusivo. [PÁGINA 40](#)

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

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

Y además:

18 Digitalización del enrole

Hablamos con Carlos San Lorenzo del Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima (RONM).

20 Preocupación por los recortes

El sector pesquero se verá gravemente afectado con la reducción de hasta un 67% de las ayudas europeas.

28 Derechos humanos en el mar

Nuevas directrices y campañas de ITF y OMI/OIT para proteger a los trabajadores embarcados.

32 Comités de Bienestar

Ricard Rodríguez-Martos nos detalla las diferentes fórmulas de asistir a los marinos cuando están en los puertos.

36 Colapso en el "Mare Nostrum"

Los científicos alertan de que la situación del Mediterráneo refleja el futuro climático del planeta.

44 Fish Nation

Fundación que nace para promover la sostenibilidad y fomentar una alimentación saludable.

46 Pescado contra el olvido

El papel preventivo del omega-3 es el tema central de la Tribuna que nos comparte la Fundación Pasqual Maragall.

48 Diversificar las ventas

Las pescaderías tradicionales ofrecen alimentos para mascotas elaborados con ingredientes marinos.

52 Salud mental

Sobre cómo prejuicios y creencias en un ambiente laboral marítimo pueden dañar y cómo afrontarlos.

56 Páginas médicas

Buques sanitarios y Centro Radio Médico, una alianza que salva vidas en el mar.

58 Cocina a bordo

Salpicón de corvina, rape y langostinos con vinagreta de mango, receta elaborada por cocineros y médicos del ISM.

Síguenos en:

RevistaMAR.ISM

@ISMrevistamar

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

Descárgala en tu smartphone



Gerardo Landaluce

PRESIDENTE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA BAHÍA DE ALGECIRAS

“El objetivo es poner de relieve las actividades marítimas y concienciar de la importancia económica de los puertos”

Los puertos históricamente han sido el origen de muchas ciudades, en ellos se concentraban viajeros y mercancías, una circunstancia que les convirtió en centros neurálgicos de negocios, pero les alejó de la ciudad y sus habitantes. Esta situación está en proceso de reversión y cada puerto busca su propia estrategia de volver a ser parte de la ciudad y de sus vecinos. El puerto de Bahía de Algeciras es pionero en esta integración y de todo ello hablamos con Gerardo Landaluce, presidente de la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras (APBA).

M PATRICIA ROMERO ALONSO

¿Qué tiene el Puerto de Algeciras para consolidarse año tras año como uno de los principales de Europa?

Nuestro continuado liderazgo en el sur de Europa se sustenta en cuatro pilares esenciales que han generado como resultado la apuesta decidida por el Puerto de Algeciras de las empresas que conforman las cadenas regionales y globales de valor.

Nuestra ubicación estratégica combinada con unas infraestructuras y servicios avanzados capaces

de adaptarse a las necesidades del sector nos ha dotado de la flexibilidad y resiliencia que tanto requiere el mercado.

El esfuerzo de nuestros trabajadores y una comunidad portuaria altamente especializada, completan la oferta de valor que convierte a Algeciras en un puerto de confianza a nivel internacional.

En un mercado muy competitivo Algeciras, pese a un déficit de conectividad terrestre, lidera la eficiencia portuaria en Europa (Container Performance Index del Banco Mundial) y el volumen de actividad en España con más de

100 millones de toneladas anuales desde hace una década.

¿Nos puede dar detalles de Plan Estratégico 2030?

A grandes rasgos, su objetivo final es consolidarnos como una gran plataforma logística intercontinental, para los tráficos Este-Oeste y Sur-Norte; también para ser facilitadores de la transición energética aplicando la innovación en éste y en todos los ámbitos de nuestra actividad; y, por otro lado, no perdemos de vista el aspecto social a través de la creación de empleo de calidad, estando además al servicio



del tejido exportador e importador de nuestra área de influencia, y, por supuesto también, fortaleciendo las relaciones puerto-ciudad.

En este último, continuaremos reforzando actividades clave como la reconocida "Conoce tu puerto", embajadora del Día Marítimo Europeo, con el objetivo de poner de relieve las actividades marítimas y concienciar a los ciudadanos de la importancia económica de los puertos. Así mismo, se impulsará el proyecto Lago Marítimo, una interacción innovadora y sostenible entre puerto, universidad y ciudad. El conjunto edificatorio será

No perdemos de vista el aspecto social a través de la creación de empleo de calidad

uno de los más sostenibles del país y, además del Centro de Innovación de la Universidad de Cádiz (UCA-SEA) ya en funcionamiento, albergará el Centro de Innovación Digital del Puerto de Algeciras, el Centro de Interpretación Portua-

ria, un Museo Portuario y un Auditorio público.

¿Qué propuestas realizan para atraer a los jóvenes al trabajo portuario?

Desde la APBA venimos llevando a cabo diversas iniciativas en formación con el objetivo de atraer y generar talento local, que además permita aumentar las posibilidades de acceder a un empleo de calidad con proyección de futuro. Por destacar algunas podemos comentar el convenio que mantenemos con la Universidad de Cádiz (UCA) en relación con los Máster que se imparten en el Campus Bahía de



Imagen aérea de las dos terminales del Puerto de Algeciras.

Algeciras acogiendo al alumno en su periodo de formación dual en empresas del sector.

Pero la principal novedad es nuestra Algeciras Port Digital Academy. Bajo el paraguas de esta iniciativa, se desarrollan varias acciones como el Curso de Experto Universitario en Transformación Digital Aplicada a la Logística Portuaria, que es un título de postgrado organizado por la APBA y la UCA, que apuesta por la capacitación en materia digital de personal universitario no tecnológico y de profesionales de la Comunidad Portuaria de Algeciras que quieran reorientar su carrera hacia este sector o liderar la transformación digital; el Programa de prácticas para centros de Formación Profesional; o el Programa de capacitación digital 'Digital Trekking Program'.

¿Qué medidas propone para evitar la pérdida de competitividad por el desplazamiento a puertos de África que no siguen la política de cero emisiones?

Estamos centrados en las consecuencias tanto a corto como

medio plazo que las normativas medioambientales como el ETS o el FUEL EU puedan tener, que como dice restan competitividad a los puertos europeos frente a puertos de terceros países. Puertos del Estado ya ha activado el observatorio que evalúa cómo nos está afectando esta medida y esperamos los primeros resultados en breve. No obstante, la restructuración de nuevos servicios de los grandes operadores habla por sí solo. Lo que proponemos desde el Puerto de Algeciras son normativas medioambientales iguales para todos, como la de la Zona ECA Mediterránea activada

la pasada primavera por la OMI. El externalizar las operaciones de transbordo en puertos de terceros países sería una falta de visión que afectaría a la autonomía estratégica de la UE.

¿Cómo están afectando los aranceles de Trump al Puerto de Algeciras?

Hasta el momento Estados Unidos sigue siendo uno de nuestros principales socios comerciales y el aceite de oliva el principal producto que se exporta hasta la otra orilla. Algeciras conecta semanalmente con la costa Este norteamericana. Así, el Servicio AMERIGO de la Ocean Alliance (navieras CMA CGM, ONE, OOCL COSCO, YANG MING y ZIM-) conecta desde la terminal TTI Algeciras con New York, Norfolk, Savannah y Miami en ambos sentidos. A su vez, Maersk opera desde APM Terminals Algeciras el servicio ECUMED que conecta con Newark.

¿Qué estrategia han seguido para mejorar los datos de la OPE 2025?

La Operación Paso del Estrecho (OPE) se ha cerrado con un incremento del 5'3% en pasajeros en Algeciras, y del 3'5% en vehículos. Por su parte, el Puerto de Tarifa ha sido el de mayor crecimiento del dispositivo, con un 13'6% en pasajeros y 11'6% en vehículos. Con estos datos los tráficos del Estrecho desde Algeciras y Tarifa apuntan a récord este 2025 superando por primera vez en julio los 3'2 millones de pasajeros y más de 700.000 vehículos embarcados, cifras ya por encima de los registros precovid de 2019.

Estados Unidos sigue siendo uno de nuestros principales socios comerciales

Durante la ida de la OPE hemos embarcado cada día con destino a la otra orilla del Estrecho una media de 20.000 personas y 4.500 coches con 5 días especialmente intensos, como fueron el 13, 14, 20, 26 de julio y 1 de agosto; y 2 días récord, el 2 y 3 de agosto, con el embarque de 10.400 y 11.110 vehículos, respectivamente. A pesar de estas cifras, por segundo verano consecutivo no ha sido necesario activar la intercambiabilidad de billetes para agilizar el operativo. Esto ha sido posible gracias al trabajo de todos y cada uno de los trabajadores del dispositivo y el esfuerzo de empresas navieras y administraciones implicadas.

Después de 28 años trabajando para la APBA ¿qué se le resiste?

Las infraestructuras terrestres. Desde que estoy en el Puerto de Algeciras venimos reivindicando la necesidad urgente de que la administración competente, el Ministerio de Transporte, nos dote de la debida modernización del ferrocarril y accesos viarios de mayor capacidad. Le están perjudicando a los tráficos y a nuevas oportunidades de negocio. La Bahía de Algeciras, el Estrecho de Gibraltar, debería ser una prioridad estratégica para el Gobierno de España como otros países vecinos lo vienen haciendo. El ferrocarril es nuestro talón de Aquiles. Seguimos con una línea de vía única y sin electrificar. Hemos movido más de 1.000 millones de toneladas de mercancías en los últimos 10 años sin una conexión competitiva. La actividad y las oportunidades no esperan por nada ni por nadie. **M**



Integración puerto-ciudad

Puertos del Estado ha destinado el 6% del presupuesto total portuario en 2024 a promover la integración puerto-ciudad.

El papel de los puertos y la náutica en la estrategia urbana será una de las grandes cuestiones que se debatirán en el próximo Congreso Sun&Blue que se celebrará del 19 al 20 de noviembre en Almería.

Los puertos tienen desde principios de este siglo un importantísimo papel en la integración puerto-ciudad. La fachada marítima de antaño no requería la atención de las autoridades portuarias, algo que ahora ya está normalizado. Todos los puertos tienen ambiciosos proyectos en marcha o incluso ya ejecutados que están cambiando esa imagen de los límites entre el puerto y la ciudad con el objetivo de que los ciudadanos puedan disfrutar más y mejor de su litoral, aunque éste sea portuario.

En el caso de la APBA, que abarca cinco municipios, destaca el cambio total de la fachada marítima

que en las últimas dos décadas ha transformado Tarifa; mientras que en Algeciras se desarrolla por fases el proyecto del Lago Marítimo que cambiará totalmente la zona Norte de la ciudad. En las playas que no se encuentran en zona de dominio público portuario, se aporta arena, dotaciones de accesibilidad, limpieza de choque, recogida de algas, etc.

Desde el punto de vista de la náutica, ésta promueve una imagen cosmopolita de la ciudad, posicionándola en los circuitos internacionales de turismo náutico, regatas y cruceros, atrayendo turismo de calidad y, por consiguiente, diversificando la economía urbana.

La oferta de náutica deportiva de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras supera los 2.300 atraques. Con el objetivo de impulsar este sector, la APBA ha invertido 8 millones de euros en la renovación de los pantalanes situados en la dársena deportiva de El Saladillo y el nuevo muelle para uso del Servicio Marítimo de la Guardia Civil.

ACUERDO COMERCIAL UE/EEUU

Preferible a una guerra abierta



El acuerdo comercial firmado en julio de 2025 entre EEUU y la Unión Europea, tras la cumbre en Escocia entre Donald Trump y Ursula von der Leyen, fija un arancel del 15% sobre la mayoría de exportaciones europeas. Aunque evita una guerra comercial abierta, el pacto -“sólido pero imperfecto”, según Von der Leyen-, plantea serios desafíos para sectores clave como el marítimo, agroalimentario e industrial, y obliga a redibujar rutas logísticas y estrategias comerciales en Europa.

M JOSÉ RAFAEL DÍAZ

INGENIERO ESPECIALIZADO EN GESTIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA Y PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA

A finales de julio de 2025, tras una cumbre en Escocia entre la presidenta de la Comisión Europea, Ursula von der Leyen y el presidente de EEUU, Donald Trump, se firmó un acuerdo comercial, que ajustaba los aranceles fijados para los productos europeos en un tipo fijo del 15% sobre la mayoría de sus exportaciones, reemplazando



la propuesta inicial del 30%. Con la aplicación definitiva a partir el 7 de agosto, la medida supone un contexto verdaderamente desafiante para el transporte marítimo.

Como parte del acuerdo, se firmaron exenciones mutuas, ("zero for zero"), para productos estratégicos como aeronaves, semiconductores, productos farmacéuticos genéricos y químicos críticos. Los aranceles sobre el acero y el aluminio, sin embargo, se mantenían en el 50%, lo que genera una gran incertidumbre para el sector metalúrgico español.

Este acuerdo ha evitado una escalada comercial severa, pero tam-

Se mantendrá el gravamen del 50% para el acero y el aluminio

bién ha generado el rechazo de determinados sectores productivos europeos, sobre todo en algunos estados miembros como Alemania y Francia.

París calificó el pacto de un "día oscuro para Europa", mientras las compañías logísticas españolas

alertaban del retroceso en el libre comercio y la fragmentación de las cadenas de suministro. El FMI, por su parte, valoró positivamente que el acuerdo redujera la tensión arancelaria y mejorara las previsiones económicas. Según declaraciones de Von der Leyen, el acuerdo es "*sólido pero imperfecto*", preferible a una guerra comercial abierta.

FENÓMENO NEARSHORING

Las asociaciones profesionales proponen diversificar los mercados, mediante nuevas relaciones con países como India o Vietnam usando las embajadas como herramientas de apoyo comercial. España podría beneficiarse del fenómeno *nearshoring*, si posiciona su red logística de manera proactiva. La presión de EEUU para que sus socios inviertan directamente en su territorio, a cambio de ventajas arancelarias, transforma el modelo de relaciones comerciales clásicas, como se conocían hasta ahora.

En el primer semestre de 2025, las exportaciones españolas a EEUU, han caído un 5,1%, mientras que las importaciones han subido un 10,1%, siendo el déficit comercial con ese país de 7.083 millones de euros, un 37% superior que en 2024. España ha compensado estas cifras incrementando el comercio con China, exportando un 13,7% mas que en 2024 y también abriendo mercados con países emergentes en Asia y África.

En la UE, el impacto se ha dejado notar más. Durante el primer semestre de 2025, el superávit comercial con EEUU descendió en un 48%, de 18.500 millones de euros



Impacto en sectores clave

La nueva tarifa del 15 % implica un encarecimiento directo de los productos exportados por vía marítima desde España, afectando a industrias como la agroalimentaria, la del vino, aceite, aceituna, quesos, embutidos, algunos bienes industriales, la maquinaria, y componentes eléctricos.

● **SECTOR AGROALIMENTARIO:** Otros países con producción similar a la española, sobre todo en el sector primario, agroalimentario y pesquero, pero con condiciones arancelarias más ventajosas, como Chile y Marruecos, se verían favorecidos e incrementarían su competitividad. La salida a esta situación pasa por firmar acuerdos con nuevos importadores como Canadá, Japón y Corea del Sur, mercados que valoran la alta calidad del producto español. El sector de la aceituna, especialmente en Andalucía, ya había sufrido una caída del 30% en su cuota de mer-

cado con EEUU tras las sanciones anteriores.

● SECTOR INDUSTRIAL:

En el sector industrial, de componentes eléctricos y de automoción, España exportó más de 1.000 millones de euros en 2024. La automoción y sobre todo su mercado de producción de piezas y componentes, si se verá afectado, repercutiendo directamente en la logística de exportación de algunos puertos. Se mantendrá el gravamen del 50% para el acero y aluminio. La producción naval quedará en clara desventaja con estas condiciones, así como la del sector metalúrgico español.

● INDUSTRIA FARMACÉUTICA:

En la actividad farmacéutica, los aranceles aplican sobre todo a los medicamentos no genéricos. Los genéricos y los semiconductores, entran dentro de la categoría de arancel cero, por el acuerdo expreso alcanzado entre las partes.

a 9.600 millones. Las exportaciones bajaron en un 10,3%, mientras que las importaciones se incrementaron en un 16,4%. Los mercados alternativos podrían ser el chino, los países integrantes del Mercosur, México e India.

SECTOR MARÍTIMO

Para hacer frente a la situación arancelaria, las compañías españolas están optando por diversificar mercados, reforzado especialmente los del sudeste asiático. Aunque el sector mantiene superávit y liderazgo, los aranceles tensionan la competitividad de las empresas y obligan a acelerar la innovación, la digitalización y acuerdos comerciales, para tratar de sostener las ventas. El mayor riesgo radica en la pérdida de competitividad, frente a terceros países con aranceles más bajos.

Es indudable que estos nuevos acuerdos arancelarios obligarán a las empresas a redimensionar sus rutas marítimas y replantear operativas en escenarios muy tensionados por la constante incertidumbre y la subida de los precios del transporte. Otra posible consecuencia es la reducción de los servicios regulares o supresión de escalas por parte de las compañías navieras, los denominados *blank sailings*.

Dada la sobreexplotación existente y la débil demanda actual de transporte, las líneas navieras se han visto obligadas a aumentar estas cancelaciones. A esto se suma que las tarifas *spot* seguirán cayendo en el segundo semestre de 2025, debido a la presión que ejerce la llegada de nuevos buques y a un entorno macroeconómico

Pérdida de competitividad e impacto económico

El impacto económico estimado sobre el PIB español, podría cifrarse en el 0,15% a medio plazo, según cálculos del FMI y del Banco de España, si se mantiene el arancel del 15%. En términos de liquidez, España puede dejar de ingresar aproximadamente 20.000 millones de euros (en adelante, M€). Poniendo algunos ejemplos por autonomías, en el País Vasco, se proyecta un impacto económico directo de unos 400 M€, afectando particularmente a la producción industrial de maquinaria, sector siderúrgico y producción vinícola. Andalucía estima una pérdida de unos 9.300 empleos y una caída del PIB de 509 M€, tras la entrada en vigor del arancel del 15%, especialmente en el sector agroalimentario y manufacturero. Solo el sector olivarero, ha perdido en torno a 240 M€ desde 2017, por sanciones sucesivas, reduciendo un 70% sus ventas

a EEUU en su peor año. La geopolítica y la seguridad de la cadena de suministro, están dando lugar a decisiones económicas más allá de lo habitual. El coste de las operaciones ya no es lo único que se valora y empiezan a valorarse las cadenas de suministro con menores riesgos. Esto también implica que las inversiones que hagan las empresas a partir de ahora se estudiarán de otra manera, considerando los imprevistos geopolíticos, los ciberneticos, las posibles interrupciones de los suministros y la exposición a fuertes alteraciones comerciales y aduaneras. Con la incertidumbre regulatoria las conexiones globales no se eliminan, se reconvierten para hacer frente a la interdependencia estratégica global. Posiblemente, la salida al problema está en las grandes alianzas alternativas y sólidas con mercados consolidados.

en retroceso. Bajo estas circunstancias, algunas grandes empresas han considerado producir en suelo norteamericano, como medida para evitar la nueva carga arancelaria, lo que plantea un importante reto para la industria española a medio plazo. En cualquier caso, las compañías que ya cuentan con presencia en territorio norteamericano, están reforzando a través de grandes inversiones, sus plantas de fabricación en EEUU, en detrimento de otras localizaciones.

Ahora el acuerdo entre EEUU y la UE fija un marco predecible, que podría estabilizar calendarios de carga y descarga, pero con sobrecostes de despacho.

Las triangulaciones entre fabricante, proveedor y cliente se incrementarán. Esto quiere decir, que una empresa española podría adquirir productos y suministrárselos a su cliente en un país tercero, sin que este pase por territorio nacional, ni

España podría beneficiarse del fenómeno "nearshoring" si se abre a otros países más cercanos

por el despacho aduanero correspondiente, tratando de eludir o de reducir aranceles sobre estos, todo ello repercutiría indudablemente sobre los movimientos portuarios.

Los principales instalaciones portuarias enfrentarán, por tanto, un mayor control documental y una potencial reducción de escalas directas, si las navieras optan por usar hubs alternativos para eludir aranceles en su carga. El explorar nuevos destinos como las conexiones del

acuerdo Mercosur, Medio Oriente, Asia y Sudeste Asiático, obliga a replantear nuevos corredores marítimos y alianzas portuarias.

Sin duda, la imposición de aranceles, a las hasta ahora importantes exportaciones de la Unión Europea con destino el mercado norteamericano, ha revitalizado el proyecto comercial de la Unión con los países latinoamericanos. Brasil ha sido lastrada con un arancel de carácter geopolítico del 50% por parte de Washington, lo que ha fortalecido los lazos comerciales con Europa a través del reciente tratado Mercosur, (Brasil, Argentina, Uruguay y Paraguay).

El papel de los puertos canarios y su posición estratégica intercontinental, sin duda representa un plus, para afianzar un intercambio de mercancías en un contexto triangulado entre continentes, ahora al amparo de una nueva alianza comercial con Latinoamérica. **M**

CENTRO ASISTENCIAL DEL ISM EN SEYCHELLES

Asistencia médica en zona estratégica



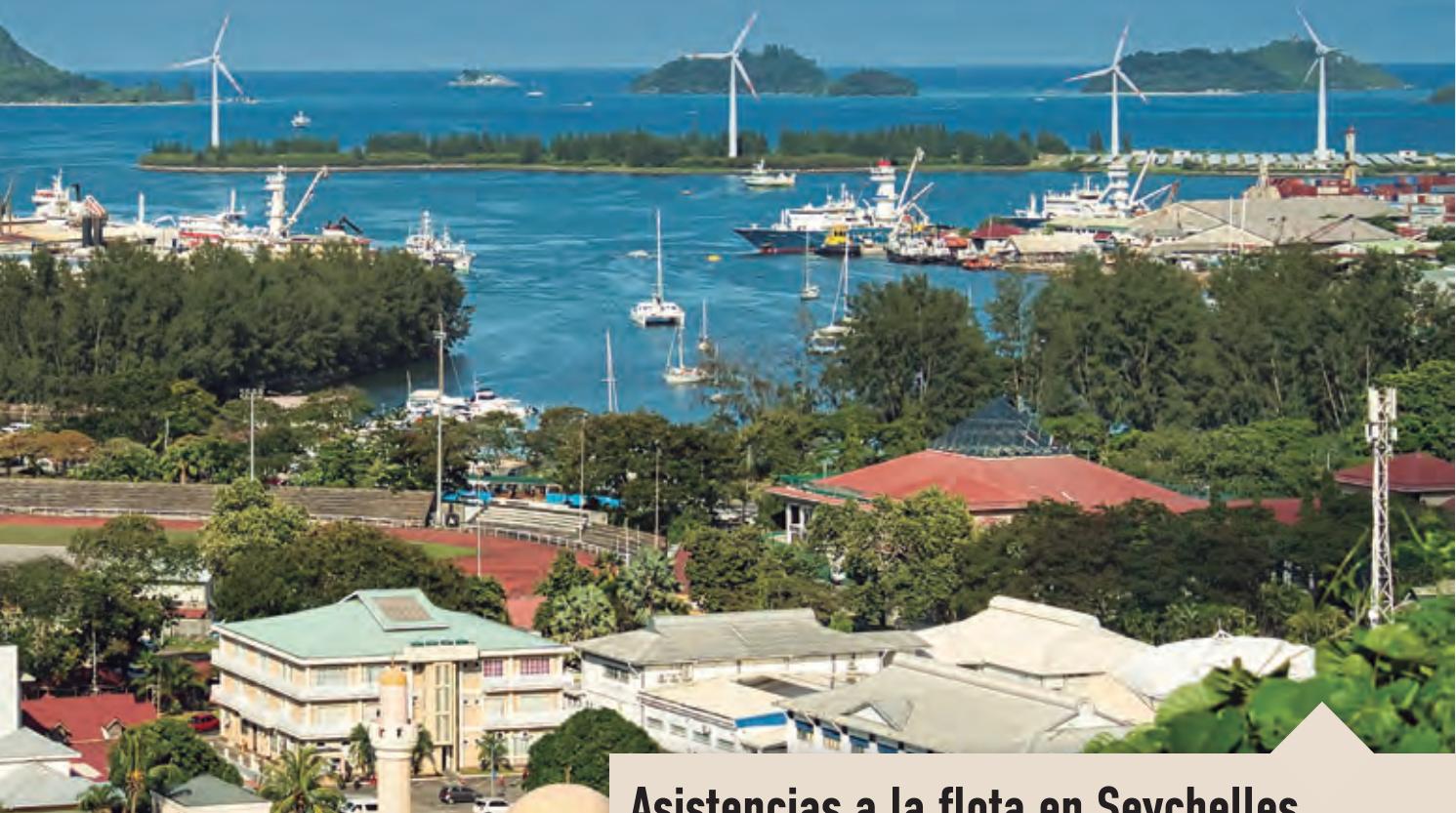
M Y.SOTO

Los Centros Asistenciales en el Extranjero (CASE) del ISM, operativos en tres países africanos: Namibia (Walvis Bay), Mauritania (Nouadhibou) y Seychelles (Port Victoria), tienen a su cargo el apoyo médico y so-

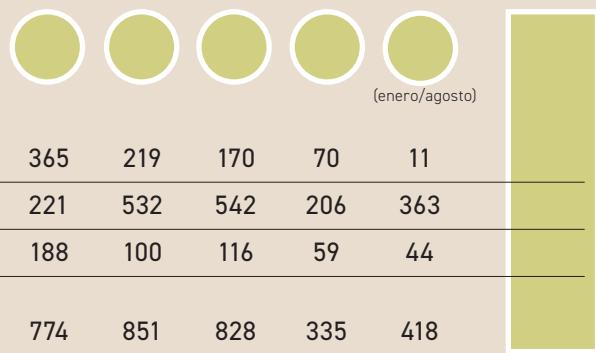
cial de la flota pesquera española, prestando también servicios a los buques de armadores españoles que trabajan en torno a reservas de pesca de gran importancia a nivel mundial. Actualmente, el océano Índico es el principal caladero, en términos de capturas, para la flota española de atuneros congeladores.

La gran dispersión geográfica en la que faenan los trabajadores españoles embarcados en esta región y la distancia a países con infraestructuras sanitarias adecuadas, hacen que la actuación del CASE en Seychelles cobre una importancia estratégica, dando soporte médico ante una emergencia u urgencia sanitaria, respondiendo

Marzo de 2025. El buque atunero congelador Albatún 2 de la armadora Albacora faena en las aguas del Índico. Un brote de salmonela por intoxicación alimentaria ha afectado a más de la mitad de su tripulación compuesta por unos cuarenta marinos. El buque, bajo bandera española, entra en cuarentena durante al menos una semana. A la llamada acuden las autoridades sanitarias de Seychelles y la doctora del ISM Gloria Muñoz Saura, quien desde hace un año presta en Port Victoria servicio médico.



Asistencias a la flota en Seychelles



a las llamadas radiomédicas de buques que se encuentran en alta mar o de modo ordinario en las consultas ambulatorias y a bordo.

Por otra parte, el archipiélago de Seychelles, frente a la costa oriental africana, tiene una ubicación geográfica estratégica por su proximidad al epicentro de la piratería en el océano Índico.

Fuente ISM

Desde 2010, la atención sanitaria del CASE de Seychelles se incluye en el convenio suscrito entre el Ministerio de Defensa y el ISM para la colaboración mutua en materia sanitaria a nuestra flota pesquera y a los buques de la Armada que patrullan en aguas del Golfo de Adén y la cuenca de Somalia, en el marco de la Operación Atalanta de la Unión Europea, operación militar permanente destinada a combatir la piratería y proteger el tráfico marítimo en el océano Índico.

En 2025 España ha asumido el mando de esta misión europea, convirtiéndose la fragata española *Navarra* en su nuevo buque insignia.

MÁS ALLÁ DEL TURISMO

La República de Seychelles es un archipiélago formado por 115 islas con una superficie de 455 km². Pertenece a la Mancomunidad de Naciones o *Commonwealth*; su capital, Victoria, está ubicada en la isla Mahé que posee el único puerto y aeropuerto internacional del país al que llegan vuelos desde los más importantes aeropuertos del mundo, ya que la principal fuente de divisas del país es el turismo.

Pero no todo es turismo en este destino de naturaleza y *resorts* paradisiacos. En la década de los 80, el sector de la pesca de Seychelles experimentó un enorme crecimiento, en particular en lo que se refiere a la pesca de atún. Port Victoria se convirtió en el puerto de transbordo de túnidos más importante del océano Índico, con más del 80% del total de los transbordos



La sala donde pasa consulta médica la doctora Gloria Muñoz en Mahé.

en la región sur occidental de dicho océano. Actualmente, el sector pesquero es el segundo pilar de la economía, con un creciente interés de los inversores por la economía azul, un modelo de pesca que protege los ecosistemas marinos y la biodiversidad.

Las aguas de Seychelles baten varios récords mundiales de capturas, lo que convierte a esta zona del Índico en un punto de referencia para el sector pesquero, tanto para

los armadores españoles como para la industria conservera.

Una treintena de buques de interés nacional (buques con pabellón español o pabellón de Seychelles con armador español) usan Port Victoria como base para sus operaciones, trece de ellos atuneros vascos de Bermeo y uno de Galicia. Las empresas españolas con presencia en el océano Índico son Albacora, Inpesca, Echebaster, Pevasa y Atunsa.

ASISTENCIA SANITARIA

El CASE es un servicio abierto las 24 horas, los 365 días del año - nos dice Gloria Muñoz Saura, la joven doctora murciana que ha trabajado con anterioridad como médico de sanidad marítima en varias direcciones provinciales del ISM y en el buque Esperanza del Mar. Ella proporciona atención sanitaria en castellano a la tripulación de la flota atunera española,

Una treintena de buques de interés nacional usan Port Victoria como base para sus operaciones

Si se requiere, la doctora hace valoraciones médicas a bordo de los buques

aunque también atiende a la marinería enrolada de países como Senegal, Costa de Marfil, Ghana, Kenia y Madagascar.

En el consultorio se hace la valoración presencial de los casos y con el soporte del centro Nova Clínic se realizan pruebas como analíticas, radiografías o ecografías. De tratarse de casos severos o graves directamente se canalizan al hospital. Si el caso lo requiere, la doctora Gloria hace valoraciones médicas a bordo de los buques.

Una parte importante de su trabajo es la asistencia radiomédica mediante la que orienta a los tripulantes sobre cómo usar los medios a bordo ante un problema sanitario. También realiza la revisión reglamentaria de los botiquines a bordo y gestiona las repatriaciones de pacientes que deben regresar a España o a sus países de origen.

Recientemente, la médica del ISM ha participado en la inspección de buques pesqueros de bandera española, en virtud del Convenio 188 sobre el trabajo en la pesca de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), realizando la verificación sanitaria a bordo, en coordinación con inspectores del Ministerio de Trabajo y Economía Social y de la Marina Mercante. ■

Gloria Muñoz Saura Médico de Sanidad Marítima en Seychelles

“Son conscientes de los riesgos a bordo”

“Como médico de sanidad marítima la experiencia en Seychelles ha sido la más gratificante. Se establece una relación muy estrecha con la tripulación de la flota. Están muy agradecidos de tener un médico del ISM porque son conscientes de los riesgos a bordo y de la distancia en millas que puede comprometer sus vidas. Pero ellos también cuidan de mí. Más que mis pacientes, son mis amigos”.

“Tengo que destacar que veo muchísimo la utilidad de los cursos de formación sanitaria para marinos, ya que muchas veces me sorprende de todo lo que aprendieron y cómo lo aplican; son muy valientes y se suelen atrever con inyecciones y todo. Me siento muy orgullosa de ellos”.

La doctora Gloria ha establecido una relación muy cercana con las tripulaciones que atiende y a quien agradece que también se preocupen por ella, por su bienestar a tantos kilómetros de casa: “Los atunes españoles han cuidado siempre muchísimo al médico del ISM”.

Desde su experiencia en Seychelles, Gloria Muñoz también destaca la importancia de los reconocimientos médicos de aptitud para el embarque que realiza el ISM: “Es fundamental estar bien de salud para adentrarse en la mar ya que una vez tienes un problema serio a bordo dependes mucho de la meteorología y de las millas de distancia a puerto”.



Carlos Sanlorenzo

ASESOR JURÍDICO DE ANEN

“Hasta que no se reforme la fiscalidad, seguiremos sin ser competitivos”



Carlos Sanlorenzo, abogado especializado en Derecho Marítimo y Asesor Jurídico de Anen, analiza los retos legislativos que enfrenta la náutica de recreo en España. Con la aprobación del Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima (RONM), que entró en vigor el pasado 15 de agosto, el sector se encamina hacia una profunda simplificación normativa y administrativa.

¿Cuáles son actualmente los principales retos legislativos del sector?

Sin duda, el Reglamento de Ordenación de la Navegación de Recreo en la que estamos inmersos desde hace más de un año. Con este Reglamento se pretende la unificación, simplificación y modernización de toda nuestra actividad en un único texto normativo.

¿Qué avances se han logrado en la armonización de la normativa española con la legislación europea?

Sólo existe armonización europea en materia de requisitos de seguridad en la construcción de embarcaciones y emisiones de motores a través de la Directiva 2013/53. En el resto de las materias (fiscalidad, titulaciones, registro o elementos de seguridad) cada país tiene una regulación distinta y ello genera inseguridad jurídica al navegante. Debemos tender hacia la armonización, especialmente la fiscal

dado que nuestro país es el menos competitivo en esta materia.

Uno de los temas recurrentes es la burocracia asociada al alquiler de embarcaciones...

Fundamentalmente el problema burocrático del chárter se centraba en el despacho de la embarcación y el enrole de la tripulación. Confiamos que con la publicación del despacho simplificado publicado el 15 de agosto a través del RONM este tema quede superado.

¿Existen diferencias significativas entre CCAA en cuanto a la regulación de puertos deportivos y amarres?

Sin duda es otra de las patologías de este sector. En este sentido, existen marinas afectas a la regulación de Puertos del Estado y marinas afectas a las CCAA. Hasta aquí no debería existir problema alguno. La distorsión la encontramos cuando su regulación (tasas, plazos, ampliaciones etc.) es distinta generando una asimetría jurídica y tributaria difícilmente entendible.

En cuanto a la fiscalidad, ¿cree que el actual régimen impositivo favorece o frena el desarrollo de la náutica?

Éste es el mayor lastre del sector. El Impuesto Especial de Determinados Medios de Transporte (comúnmente conocido como impuesto de matriculación) es un impuesto que grava un 12% la adquisición y tenencia de la embarcación. Es un impuesto anacrónico, obsoleto, irracional e insostenible dado que tributan lo mismo

las embarcaciones a vela que las de motor de combustión.

¿Cómo se está abordando desde el punto de vista legal la creciente demanda de actividades náuticas?

No con la rapidez que el sector precisa, pero con la conciencia de que es una actividad de gran relevancia para la economía azul y que aporta un gran valor añadido. Sin duda, la seguridad humana en la mar es la piedra angular que marca y protagoniza su regulación.

¿Qué impacto espera que tenga la reforma en trámites como el despacho de embarcaciones o el uso de declaraciones responsables?

Por desgracia, este futuro Reglamento no puede abordar materias fiscales porque el Ministerio de Transporte no tiene competencias en esta materia. Por lo que se refiere a la regulación de la navegación de recreo, sin duda será un punto de inflexión en nuestro sector porque es el mayor reto legislativo al que nos hemos enfrentado.

Mirando al futuro, ¿qué reformas legislativas considera prioritarias?

Con la publicación del Reglamento de Ordenación de la Navegación de Recreo daremos un gran paso como sector. No obstante, hasta que no se reforme la fiscalidad, seguiremos sin ser competitivos con nuestro destino. Una verdadera lástima y pérdida de oportunidad con nuestras extraordinarias costas, climatología e infraestructuras. **M**

MENOS FONDOS PARA PESCA

Presupuesto comunitario a la baja

El nuevo Marco Financiero Plurianual de la Unión Europea para 2028-2034 presentado este verano por la presidenta de la Comisión, Ursula von der Leyen, preocupa al sector. La propuesta reduce un 67% la asignación a pesca, limitándola a 2.000 M€, cantidad insuficiente para afrontar los retos futuros a los que se enfrenta el sector. El Gobierno cree que hay margen de mejora y asegura que va a trabajar para conseguirlo.

M ANA DIAZ

El sector y todos los agentes implicados en la cadena mar-industria no esconden su preocupación por la drástica reducción de fondos que la Comisión Europea plantea para la pesca europea en el Marco Financiero Plurianual (MFP) del período 2028-2034, reduciendo la financiación del sector en más de dos tercios -pasando de los 6.100 millones de euros actuales a 2.000- cuando

los pescadores necesitarán contar con mayor respaldo público, al estar obligados a cumplir las estrictas normas comunitarias que restringen su actividad, en algunos casos casi al mínimo, y a afrontar retos como la descarbonización, la falta de relevo generacional o el desplome del consumo de pescado. Curiosamente, el presupuesto general de la Unión Europea crecerá en el nuevo MFP de 1,2 a 2 trillones de euros.

La propuesta comunitaria fusiona diversos programas, entre ellos el actual Fondo Europeo Marítimo,



de Pesca y Acuicultura (FEMPA) con otros fondos, incluidos los relacionados con agricultura, cohesión y desarrollo regional. La desaparición del FEMPA, tal y como hasta ahora lo conocemos, diluirá la identidad de la actividad pesquera como sector estratégico para la UE.

La patronal europea de la pesca Europêche advierte del riesgo de una "doble absorción" de los fondos pesqueros, al integrarse en un instrumento más amplio y alineándose con los objetivos del Pacto Europeo del Océano, lo que "resta



capacidad para responder a las necesidades reales del sector".

El presidente de Europêche y secretario general de Cepesca, Javier Garat, critica la incoherencia entre las grandes prioridades de la Comisión como la competitividad, la resiliencia o la autonomía estratégica y el trato que recibe la pesca. "Vemos cómo se debilita el respaldo a un sector que ya sufre altos costes de operativos, escasez de tripulaciones, competencia internacional y un entorno normativo cada vez más complejo", afirma.

El recorte presupuestario podría traer serias consecuencias como caída de la producción pesquera

La Comisión ha propuesto reducir de 6.100 a 2.000 millones de euros los fondos específicos para la pesca

en la UE, precios más altos para los consumidores y mayor dependencia de las importaciones alimentarias.

NEGOCIACIÓN COMPLEJA

Conocedor de las preocupaciones del sector, el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas acudió a Bruselas el 22 de septiembre al Consejo de Ministros europeos del ramo. Era el primer viaje al corazón de Europa tras la presentación del presupuesto comunitario y días después de reunirse en la sede de su Ministerio con representantes del sector.

Según Planas, el Gobierno va a defender que la pesca y la acuicultura son sectores estratégicos que garantizan la seguridad alimentaria de Europa por lo que deben tener un lugar destacado en el próximo marco financiero europeo.

"Estamos en el punto de partida de una negociación compleja y ambiciosa", dijo el ministro, pero España va a defender una *"financiación suficiente que permita impulsar la actividad pesquera y acuícola y reforzar su papel estratégico en la seguridad alimentaria, la sostenibilidad y la vertebración socioeconómica de las comunidades costeras"*.

Respecto a la dotación financiera del próximo MFP, Luis Planas insiste en que es solo un escenario provisional y que hay margen de mejora para garantizar que las políticas europeas constituyan un instrumento adecuado de apoyo al sector. *"Vamos a trabajar activamente para conseguirlo"*, señaló. **M**

La vida detrás de los cruceros de lujo





Terminal de cruceros en
Marina Bay (Singapur).

Desde fuera, la vida en un crucero parece una postal: destinos exóticos, piscinas infinitas, espectáculos deslumbrantes y una atmósfera de vacaciones perpetuas. Pero para quienes trabajan a bordo, la realidad es muy distinta.

M ANABEL GUTIÉRREZ

Trabajar en un crucero de lujo puede parecer, desde tierra firme, una experiencia idílica: viajar por el mundo, conocer culturas diversas, disfrutar de paisajes exóticos y vivir en una especie de hotel flotante. Pero la vida a bordo es mucho más compleja. Es una rutina exigente, marcada por la convivencia en espacios reducidos, jornadas laborales intensas y una estructura jerárquica férrea. Para quienes se embarcan, no es solo un trabajo: es un estilo de vida.

UNA CIUDAD FLOTANTE

La estructura funcional de un crucero se asemeja a la de una ciudad en miniatura. Hay departamentos de ingeniería, cubierta, entretenimiento, restauración, seguridad y administración. La jerarquía es clara: el capitán es la máxima autoridad, seguido por el *staff captain*, los *chief*

officers y el resto del equipo técnico. Esta organización garantiza la seguridad y el confort de miles de personas a bordo. Los camarotes de la tripulación suelen estar ubicados en las cubiertas inferiores, incluso bajo la línea de flotación. Son espacios reducidos, compartidos en la mayoría de los casos, con literas y baños comunes. La privacidad es limitada, y la convivencia exige tolerancia, respeto y capacidad de adaptación. “*La vida en un barco cumple con la definición de institución total*” -afirma Daniel Milla, jefe de Emergencias y Seguridad en Royal Caribbean-, que, según el sociólogo Erving Goffman, es el lugar donde un gran número de personas en igual situación comparten, aisladas de la sociedad, una residencia y un trabajo”.

SEGURIDAD EN ALTA MAR

Con formación en criminología, derecho penal y seguridad pública, Daniel Milla Gascón decidió embarcarse en el mundo de los cruceros en 2022, tras la pandemia. Su perfil profesional, forjado en proyectos europeos con la Generalitat de Catalunya y en la Universidad de Barcelona, parecía destinado a desarrollarse en tierra firme. Sin embargo, su pasión por el mar -heredada de su tío pescador y alimentada por el buceo recreativo-, y su carácter inquieto lo llevaron a postularse como *security officer* en Royal Caribbean.

Desde entonces ha ascendido hasta ocupar el puesto de *public safety officer*, con responsabilidades que abarcan tanto la seguridad como la gestión de emergencias. Su labor incluye el control de acce-

Consejos para futuros aspirantes



Daniel Milla

Jefe de Seguridad Royal Caribbean



Cheyenne Méndez

Fue primer oficial Celebrity Cruises

Hay que ser independiente, saber estar solo, saber gestionar emociones, tener entusiasmo y capacidad de adaptación. La vida social se resiente. Todo está regulado y el grupo primario -familia y amigos- no está contigo.

La vida en un barco es eso, vivir literalmente en un barco, no es ir a trabajar de 9 am a 5 pm. Se puede decir que no es un trabajo para todo el mundo, pero no por su dificultad, sino por el sacrificio que supone.



Charlie Goodwin

Fue técnico de Escenarios acuáticos Royal Caribbean



Bryan Muñoz

LNG manager Royal Caribbean

No es una aventura romántica, es una experiencia intensa, regulada y emocionalmente exigente. Hay que saber elegir las batallas y tener claro que es una opción temporal, no un estilo de vida para todos.

Es una experiencia enriquecedora, pero también exigente y emocionalmente compleja. Hay que tener vocación, flexibilidad y capacidad de adaptación. Y sobre todo, entender que la vida a bordo no es una aventura romántica.

sos, la coordinación con fuerzas de seguridad internacionales como el FBI, Interpol o Europol, y la investigación de incidentes a bordo. "Todo lo que pasa en tierra también sucede en el mar", afirma. Ha gestionado casos de robos, agresiones, violencia doméstica, intentos de suicidio y desapariciones. También ha participado en evacuaciones médicas con helicóptero y en operaciones conjuntas con cuerpos policiales. Daniel describe la vida a bordo como intensa y altamente protocolizada. "Cada tipo de emergencia tiene su código: Alfa para emergencias médicas, Bravo para incendios, Oscar para persona al agua". La rutina está marcada por jornadas de hasta 12 horas, sin días libres, y una convivencia multicultural que exige tolerancia y liderazgo justo. "He tenido hasta 11 nacionalidades en mi equipo", señala.

Entre las ventajas, destaca el salario, los paisajes únicos y el dinamismo del trabajo. Entre las desventajas, la distancia con la familia, la falta de intimidad y la presión emocional. "Hay que ser independiente, ambicioso y muy trabajador. No tienes a tu grupo primario, y eso puede afectar emocionalmente".

NAVEGAR POR VOCACIÓN

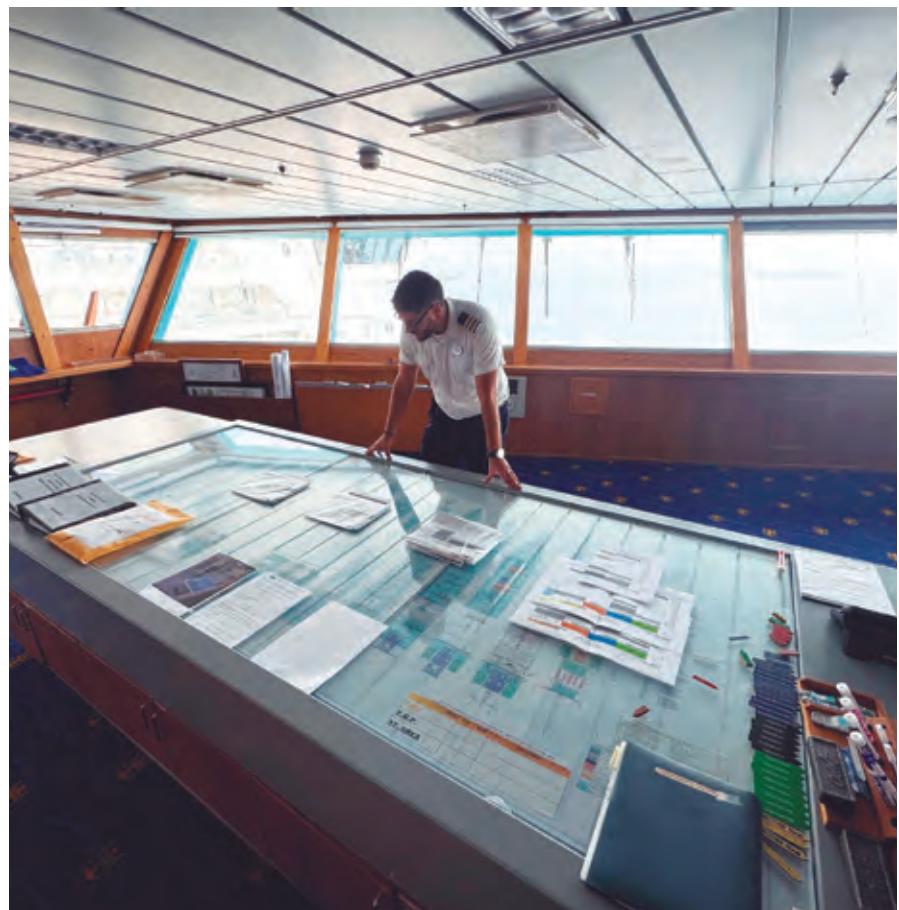
Desde que terminó sus estudios en Náutica en 2015, Cheyenne Méndez ha trazado una carrera marcada por la determinación y el compromiso. Su vocación nació frente al mar, en Canarias, donde desde niña se preguntaba cómo flotaban los barcos, cómo se propulsaban y cómo se organizaba la vida a bordo. "Sabía que no quería trabajar en una

oficina", afirma. Tras sus prácticas en Boluda Tankers y Naviera Armas, su primer contrato como oficial fue en Fred Olsen Express, donde navegó en el trimarán Benchijigua Express y el catamarán Bencomo Express.

Durante seis años trabajó como segundo y primer oficial en Celebrity Cruises, con rotaciones de cuatro meses de trabajo y dos de descanso, que más tarde se ajustaron a tres y tres. Aunque nunca compartió camarote, vivió el aislamiento comunicativo: "En 2019 pagaba 7 dólares por hora de Internet. Durante la pandemia, solo teníamos WhatsApp de texto". Destaca la multiculturalidad como una de las grandes riquezas de la vida a bordo. Ha convivido con tripulantes de decenas de nacionalidades, lo que le ha permitido abrir fronteras mentales y crecer como profesional. También valora las oportunidades de promoción y la posibilidad de conocer lugares exóticos. Pero no todo es idílico. "La vida en un barco es intensa. No es para todo el mundo. Hay que aceptar la lejanía, la rutina y la exigencia". Aun así, insiste: "Más que una profesión, es un estilo de vida. Y si tienes vocación, te aporta muchísimo".

PARA JÓVENES SIN ATADURAS

Patrón portuario en Palma, Charlie Goodwin trabajó durante varios años en Royal Caribbean International, embarcado en algunos de los cruceros más grandes del mundo, como el Allure of the Seas y el Oasis of the Seas. Comenzó como monitor deportivo -organizando clases de escalada, actividades en simuladores de olas-, y fue promovido a técnico de escenarios subacuáticos,



Daniel Milla es responsable de la seguridad y la gestión de emergencias.

donde su labor incluía asistir bajo el agua a artistas en espectáculos como Cats y Mamma Mia. "Tenía que conocer cada show al milímetro. Si fallas, puedes poner en peligro a los artistas", explica.

La convivencia a bordo, con más de 2.300 trabajadores de más de

60 nacionalidades, no siempre fue fácil. Charlie denuncia casos de discriminación, aislamiento y *bullying*, especialmente hacia quienes no pertenecían al grupo angloamericano dominante. "La política de tolerancia cero existe, pero no siempre es suficiente", afirma.

También señala que Capitanía Marítima no reconoció sus titulaciones ni embarques, la rigidez normativa y la precariedad de algunos contratos. Durante la pandemia, no recibió ninguna ayuda económica y tuvo que volver a vivir con su madre. "Estás contratado bajo jurisdicción de Bahamas, y eso implica que tus derechos laborales no se ajustan a los estándares europeos". A pesar de todo, recomienda la experien-

La estructura funcional de un crucero se asemeja al de una ciudad en miniatura



Cheyenne Méndez durante su etapa como primer oficial en el Celebrity Cruises.

cia como etapa vital, especialmente para jóvenes sin ataduras. "No es una aventura romántica, es una experiencia intensa, regulada y emocionalmente exigente. Hay que saber elegir las batallas y tener claro que es una opción temporal, no un estilo de vida para todos".

CON MUCHA RESILIENCIA

Desde su puesto como responsable de operaciones de gas natural licuado (GNL) en Royal Caribbean Group, Bryan Muñoz recorre el mundo gestionando el suministro energético de una flota que navega entre continentes. Ingeniero mecánico especializado en com-

bustibles alternativos, su labor técnica lo conecta con autoridades portuarias en lugares tan diversos como Vancouver, Singapur o Tenerife. Pero su experiencia va más allá de los cálculos y las autorizaciones. "Es un mundo de lobos solitarios", confiesa. Aunque no embarca como tripulante fijo, ha vivido la convivencia a bordo: camarotes compartidos, falta de intimidad y relaciones marcadas por la rotación constante. La vida en un crucero exige adaptación, resiliencia y, a menudo, sacrificios personales. A pesar de ello, Bryan destaca el esfuerzo de las compañías por ofrecer actividades recreativas y man-

tener el bienestar de la tripulación. La tripulación suele cuidar su salud física, y el gimnasio es uno de los espacios más frecuentados.

En cuanto a las condiciones laborales, señala que los salarios pueden ser elevados, especialmente en departamentos técnicos. Un jefe de máquinas puede superar los 8.000 euros mensuales, aunque estos contratos no incluyen cobertura médica ni planes de jubilación. Muchos profesionales invierten sus ingresos en negocios paralelos, como alojamientos turísticos o pequeños restaurantes. También denuncia la escasa visibilidad del sector naval en España y la dificultad que enfrentan los jóvenes para embarcarse profesionalmente. Frente a la burocracia nacional, propone mirar hacia modelos como el francés, donde se incentiva la formación y el empleo marítimo.

LA VIDA A BORDO

Trabajar en un crucero ofrece ventajas evidentes: buen salario, alojamiento y comida gratuitos, posibilidad de viajar, conocer culturas diversas y acceder a promociones internas. Pero también implica desafíos: jornadas de 12 a 14 horas, siete días a la semana, convivencia en espacios reducidos, aislamiento emocional y exigencia constante.

Quienes han vivido esta experiencia coinciden en algo: trabajar en un crucero no es para todos, pero puede ser una etapa transformadora. Requiere sacrificio, pero también ofrece recompensas únicas. Y, sobre todo, enseña a mirar el mundo desde otra perspectiva: la del mar. ■

Anna Acosta

Primer Oficial en Disney Cruise Line

“Es una experiencia que merece la pena, pero no es una vida de vacaciones permanente”

Primer oficial en Disney Cruise Line, Ana llegó al mundo de los cruceros tras casi una década en buques de carga y ferris.

¿Qué ventajas y desventajas tiene trabajar en un crucero?

En mi opinión, es un 50/50. La parte buena es que trabajas en un entorno multicultural, conoces a gente de partes del mundo que ni sabías que existían, visitas lugares impresionantes y vives experiencias únicas, como asistir a estrenos de películas exclusivas a bordo o disfrutar de espectáculos que como pasajero costarían una fortuna.

Pero no hay que olvidar que se trabajan muchas horas, los camarotes pueden ser bastante más pequeños (los barcos son cada vez más grandes a costa de reducir los espacios de la tripulación), y se pasa mucho tiempo lejos de casa, a veces con apenas unos minutos al día para contactar con los tuyos.

Para aquellas personas que quieren trabajar aquí, ¿qué les aconsejaría?

A quien se esté planteando trabajar en cruceros, le diría que es una

experiencia que merece la pena, pero que no se deje llevar por lo que ve en redes. No es una vida de vacaciones permanentes, es un trabajo exigente, con muchísima responsabilidad por la cantidad de vidas que llevamos a bordo, y con un ritmo que a veces no da ni para procesar el día.

Aun así, si tienes vocación y sabes trabajar en equipo, esta experiencia te aporta muchísimo a nivel profesional y personal.

¿Le ocurrió eso, que tenía una idea equivocada de esta vida?

Sí, yo misma llegué con ciertas ideas preconcebidas por la imagen que tenía de internet.

Desde mi experiencia, la carga de trabajo y la exigencia en seguridad y operatividad es altísima. Y si no cuentas con un buen nivel de inglés, se puede hacer aún más complicado adaptarte.

También he visto el caso contrario: gente que viene pensando que esto va a ser un infierno... y termina encantada con el ambiente, las dinámicas a bordo y las oportunidades de desarrollo.

¿Qué le llevó a embarcarse en un crucero, qué fue lo que le motivó

y cómo lo ha llevado respecto a su vida personal?

Lo que me motivó fue la curiosidad profesional y las ganas de seguir creciendo, pero salir de mi zona de confort no fue nada fácil. A nivel personal y familiar... se lleva como se puede. Algo que creo que entenderá cualquier marino es ese estado de ánimo que aparece los días previos al embarque. Esa sensación difícil de explicar, que te acompaña durante la preparación de la maleta, el vuelo, la noche anterior... hasta que entras en rutina y te centras en el trabajo. Con los años, está costando cada vez más.

Pero también aprendes a valorar el tiempo en casa, lo disfrutas más y mejor.



AVANCES NORMATIVOS EN LOS DERECHOS HUMANOS

Realidad alarmante

El abandono de marineros, la criminalización injusta y las condiciones laborales precarias siguen siendo una constante en el sector marítimo internacional. En respuesta, la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) han impulsado nuevas directrices y campañas para proteger los derechos humanos de la gente de mar.

M ANABEL GUTIÉRREZ

El transporte marítimo es el motor del comercio mundial. Más del 90% de las mercancías que se consumen a diario viajan por mar. Sin embargo, quienes hacen posible esta actividad -la gente de mar-, continúan enfrentando situaciones de

vulnerabilidad extrema. Desde el abandono en puertos extranjeros hasta la detención arbitraria por presuntos delitos, los marinos son víctimas de un sistema que, en demasiadas ocasiones, los deja sin protección.

En 2024, se registraron 310 casos de abandono de marinos, más del doble que el año anterior. En los primeros seis meses de 2025,

ya se han contabilizado 202 nuevos casos, según la base de datos conjunta de la OMI y la OIT. Estos datos reflejan una tendencia preocupante que ha llevado a la comunidad internacional a tomar medidas urgentes.

MARCO DE ACTUACIÓN

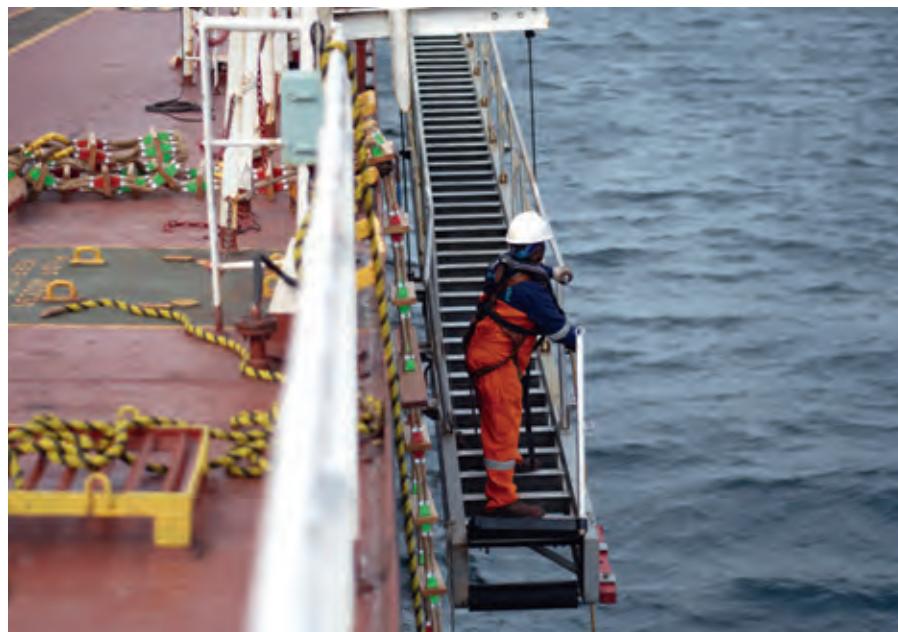
En noviembre de 2024, el Grupo de trabajo tripartito mixto OIT/OMI

adoptó un conjunto de directrices que marcan un hito en la protección jurídica de la gente de mar detenida por presuntos delitos. Estas directrices, aprobadas formalmente por el Comité Jurídico de la OMI en marzo de 2025, establecen un marco de actuación para garantizar que los marineros reciban un trato justo, digno y conforme a los derechos humanos fundamentales, independientemente del país en el que se encuentren.

El documento, fruto de años de trabajo conjunto entre gobiernos, armadores y representantes de la gente de mar, no es jurídicamente vinculante, pero se presenta como una herramienta de referencia para la formulación de políticas, legislación y mecanismos de diálogo social. Su objetivo principal es evitar la criminalización injusta de los marinos y asegurar que se respeten principios como la presunción de inocencia, el acceso a asistencia jurídica, la protección frente a la detención arbitraria y la garantía de derechos laborales durante cualquier proceso judicial.

UN TRATO MÁS JUSTO

Las directrices contemplan medidas específicas para los Estados rectores de puertos, los Estados de abanderamiento, los países de nacionalidad de los marinos y los propios armadores. Entre ellas, destacan la obligación de informar sin demora a los consulados, facilitar el acceso a servicios médicos, garantizar la comunicación con familiares y representantes legales, y asegurar condiciones dignas de alojamiento, alimentación y aten-



Un tripulante prepara la escalera a bordo de un buque en Cabo Verde.

El documento es fruto de años de trabajo y se presenta como una herramienta de referencia, aunque no es jurídicamente vinculante

que no se presenten cargos o se concluya la investigación.

Estas directrices se alinean con instrumentos internacionales como el Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC, 2006), la Convención de Viena sobre Relaciones Consulares y el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos. Su adopción representa un paso firme hacia la humanización del sector marítimo, donde la movilidad global y la complejidad jurisdiccional no deben ser excusas para vulnerar los derechos de quienes mantienen el comercio mundial en movimiento. Uno de los casos más destacados fue la reparación de la plataforma West Capricorn, realizada por Astican, que incluyó trabajos estructurales y renovación integral de sistemas en un plazo récord.

En conversación con la revista MAR, Jan Engel de Boer, oficial jurídico superior de la OMI, ha subrayado la importancia de estas nuevas directrices asegurando que

ción durante la detención. Además, se establece que los marinos detenidos deben estar separados de los condenados, recibir un trato diferenciado acorde a su situación legal y contar con medios para practicar su religión y mantener su bienestar físico y mental. Se promueve también la repatriación sin coste para el marino, en caso de



Trabajadores de un buque sísmico en alta mar en el Golfo de México.

"el sector marítimo opera a escala internacional, por lo que es especialmente importante contar con una legislación sólida que proteja a la gente de mar de la explotación y las condiciones de trabajo injustas". Destaca que el proceso de aprobación ha sido largo y complejo, pero necesario: "Aunque la base es ahora más sólida que nunca, la cooperación, la transparencia y la capacitación continuas serán esenciales para garantizar que estas protecciones funcionen en la práctica, no sólo sobre el papel."

EL ORIGEN DEL PROBLEMA

La ITF ha alertado sobre el crecimiento sistemático del abandono de trabajadores del mar. En lo que va de 2025, se han registrado 158 casos, frente a los 119 del mismo periodo en 2024. Más de 1.500 marineros han solicitado ayuda a la ITF, muchos de ellos sin paga, sin co-

mida ni acceso a puertos durante meses. Stephen Cotton, secretario general de la ITF, lo resume así: *"Detrás de cada cifra hay un ser humano al que la industria y los gobiernos responsables de regularla han fallado. El hecho de que estemos en camino de superar el terrible récord del año*

pasado es una señal de que se necesita una reforma urgente."

Más del 80% de los buques abandonados están registrados bajo banderas de conveniencia (BDC). Este sistema permite a los armadores registrar sus buques en países con normas laborales laxas, impuestos mínimos y escasa supervisión, lo que facilita prácticas abusivas.

La ITF ha añadido recientemente a Tuvalu y Guinea Bissau a su lista de países con BDC, elevando el total a 45 Estados. Estas banderas están vinculadas a "flotas sombra" que transportan petróleo sancionado y evaden el escrutinio regulatorio. Steve Trowdsdale, jefe de inspección de la ITF, advierte de que *"nos enfrentamos a propietarios que incumplen sus obligaciones, mientras registros deficientes observan sin hacer nada"*.

En muchos casos, es imposible identificar al propietario, y los Estados del pabellón no quieren o no pueden actuar. La impunidad está creciendo. La protección de los derechos humanos en el sector marítimo ha dado un paso importante en 2025, pero la realidad sigue siendo dura para miles de marinos. Las cifras de abandono, las condiciones laborales precarias y la impunidad de ciertos actores exigen una respuesta firme y coordinada.

Las nuevas directrices de la OMI, junto con las campañas de la ITF y el trabajo conjunto con la OIT, marcan el camino hacia una industria más justa, segura y humana. Pero como recuerda la propia gente de mar: *"No queremos ser héroes invisibles. Queremos ser tratados con dignidad"*. **M**

Jan Engel de Boer

Oficial Jurídico Superior de la OMI

“Es un avance significativo, pero no suficiente”

¿Por qué ha sido necesaria esta regulación?

El transporte marítimo es una industria global, y sus trabajadores, que son reconocidos como una categoría especial, deben estar protegidos por normas claras y justas. Las nuevas Directrices conjuntas OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar detenida por presuntos delitos buscan garantizar que, independientemente del país en el que se encuentren, la gente de mar reciban un trato digno. Esto incluye protección frente a la detención arbitraria, que además no debe prolongarse más de lo necesario, el acceso a atención médica, salario y repatriación.

¿Cómo se adaptan a las plataformas de nueva generación?

La OMI y la OIT llevan décadas trabajando en la protección de la gente de mar. Desde el Convenio STCW de 1978 hasta el MLC de 2006, y muchos otros, se han establecido normas y directrices internacionales. Las nuevas directrices complementan este marco, y fueron elaboradas por un grupo mixto OIT/OMI con participación de gobiernos, armadores y sindicatos.

¿Se ha detectado un aumento de los casos de maltrato?



Sí, lamentablemente. En 2024 incrementaron más del doble los casos de abandono respecto al año anterior, y en 2025 ya se han registrado más de 200 en seis meses. Esto es alarmante. Por eso la OMI ha hemos instado a los Estados Miembros a mejorar sus sistemas de notificación y aplicar las Directrices conjuntas OIT/OMI de 2022 sobre cómo abordar los casos de abandono. También hemos lanzado campañas como “Mi barco libre de acoso”, para promover la tolerancia cero.

¿Qué aspectos clave regulan estas directrices?

Se centran en garantizar el debido proceso, evitar la intimidación y asegurar que los derechos laborales y humanos se respeten durante cualquier procedimiento

judicial. También promueven la cooperación entre Estados rectores de puertos, de abanderamiento, ribereños y de nacionalidad del marino, así como con los propietarios de buques y la gente de mar.

¿Eso supone un avance real o queda trabajo por hacer?

Es un avance significativo, pero no suficiente. La implementación nacional será clave. Ya hemos visto señales positivas, como el evento de alto nivel en la sede de la OMI en Londres en junio de 2025, que reunió a todos los actores del sector. Pero los retos persisten: la gente de mar sigue siendo abandonada, detenida injustamente y acosada. La cooperación y la vigilancia constante son esenciales.

El bienestar de la gente de mar en el puerto

Tanto la Organización Marítima Internacional (OMI) como la Organización Internacional del Trabajo (OIT) reconocen y enfatizan la importancia fundamental del bienestar de la gente de mar, considerándolo un pilar esencial para la seguridad, la eficiencia y la sostenibilidad del tráfico marítimo mundial.

M RICARD RODRÍGUEZ-MARTOS DAUER

DIRECTOR DE STELLA MARIS ESPAÑA

FOTO DE APERTURA: ÓSCAR CÁRDENAS

Una parte importante del bienestar depende de los servicios que se ofrecen a la gente de mar en puerto, intentando dar respuesta a sus necesidades humanas, sociales, lúdicas, sanitarias y de comunicación, así como espirituales.

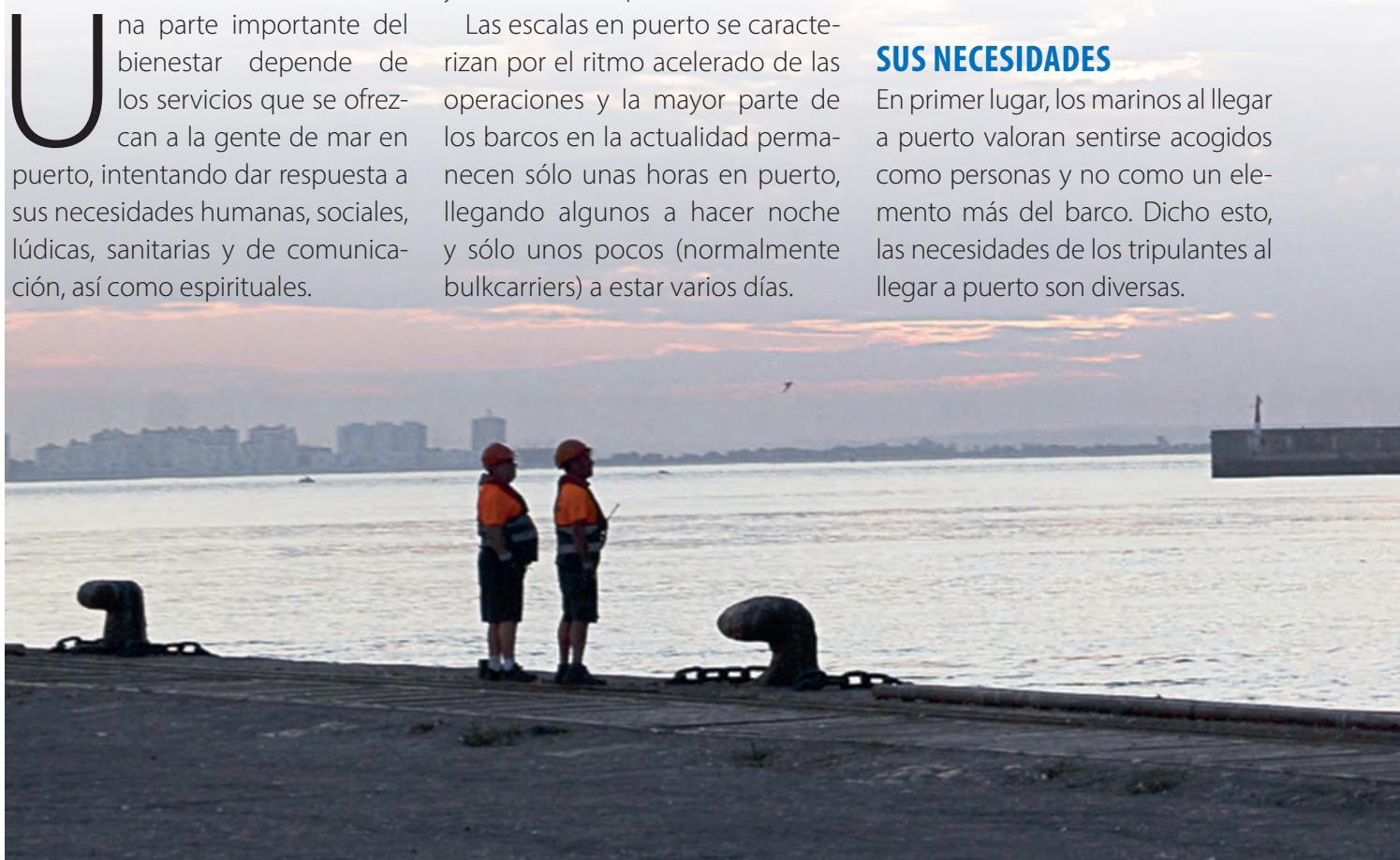
La vida en los barcos es hoy día muy exigente. Personas de distintas nacionalidades, culturas y sensibilidades comparten durante semanas y meses unos espacios cerrados.

Las escalas en puerto se caracterizan por el ritmo acelerado de las operaciones y la mayor parte de los barcos en la actualidad permanecen sólo unas horas en puerto, llegando algunos a hacer noche y sólo unos pocos (normalmente bulkcarriers) a estar varios días.

Por otro lado, los muelles cada vez quedan más lejos de las ciudades, con lo cual, las posibilidades de salir a tierra son frecuentemente escasas.

SUS NECESIDADES

En primer lugar, los marinos al llegar a puerto valoran sentirse acogidos como personas y no como un elemento más del barco. Dicho esto, las necesidades de los tripulantes al llegar a puerto son diversas.

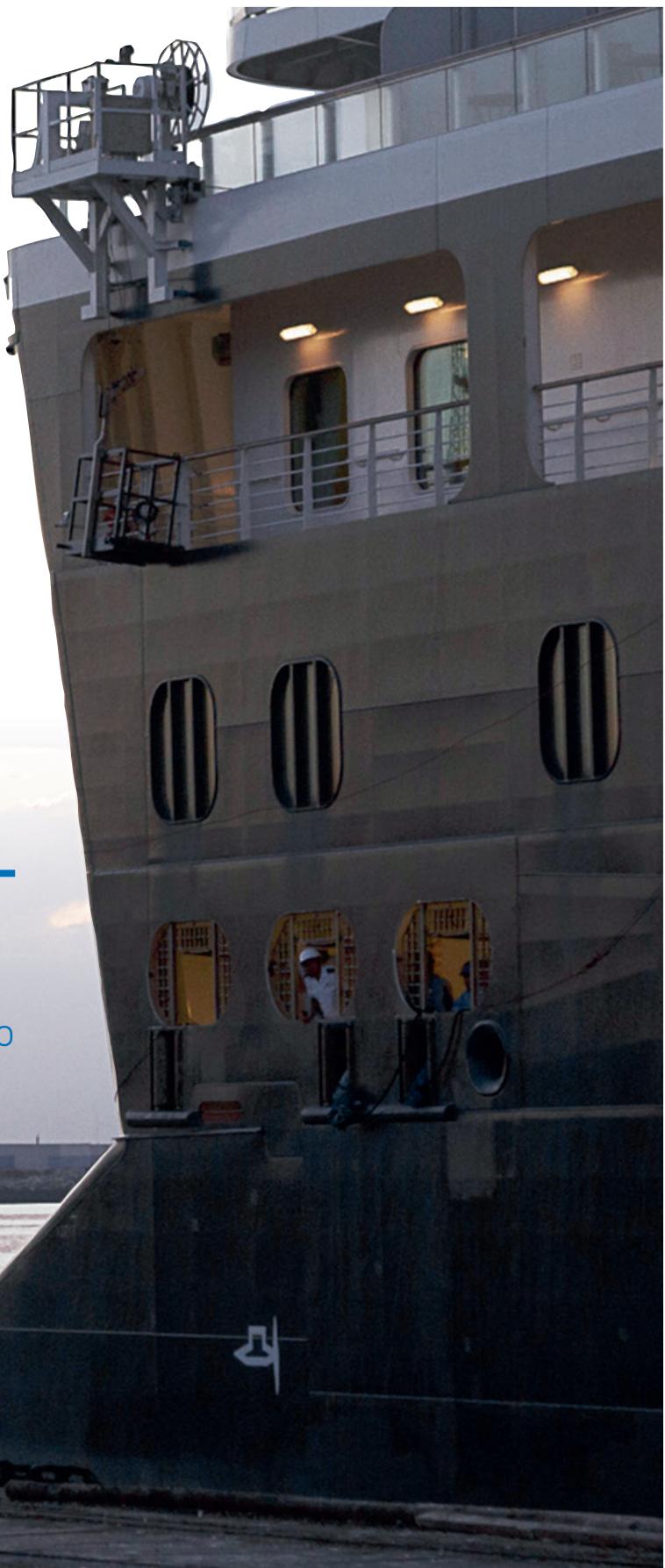


La primera suele ser la comunicación con la familia. Poco a poco las compañías van permitiendo a los tripulantes usar la conexión a internet del barco, pero, aun así, la llegada a puerto es una buena ocasión para poder hablar cómodamente con los seres queridos. La disponibilidad de zonas con cobertura wifi o la disponibilidad de tarjetas SIM son por tanto importantes.

Otra expectativa del marino al llegar a puerto es poder salir del barco, acceder a la ciudad, dar un paseo, ir a tomar algo o, simplemente, ver otras personas que las que le acompañan a bordo todos los días. La posibilidad de realizar unas actividades culturales o deportivas resultan también atractivas para el marino.

Hacer compras es asimismo importante. Hoy día las compras a través de internet son una buena opción, pero ¿qué dirección dar?

Los marinos valoran sentirse acogidos como personas y no como un elemento más del barco





Convenios internacionales

El Convenio de Trabajo Marítimo 2006, (ratificado por España el 4 de febrero de 2010 y que entró en vigor en agosto de 2013), recogiendo lo que ya contemplaban el Convenio 163 y la Recomendación 173 previos, señala el tema del bienestar de los marinos en puerto como un compromiso que deben asumir los Estados ratificantes.

El Título 4, regla 4.4 de dicho Convenio se refiere en concreto al acceso de los marinos a instalaciones de bienestar en tierra y su finalidad es asegurar que la gente de mar empleada a bordo de buques tenga acceso a ellas.

Adicionalmente, el mencionado Convenio, no sólo establece los servicios que se deben ofrecer a la gente de mar, sino que habla de que en cada puerto debe haber un Comité o Junta de Bienestar que vele porque en cada momento esos servicios sean los adecuados y se disponga de los medios económicos suficientes para garantizar su prestación.

Tradicionalmente los marinos salían a tierra por la tarde, cuando el barco suspendía operaciones y frecuentemente podían ir caminando, pues los muelles estaban próximos a la ciudad. Hoy día, con las mencionadas circunstancias de la celeridad del tráfico, la brevedad de escalas y la lejanía de los muelles, los marinos han de aprovechar el poco tiempo de que disponen y surge la pregunta de cómo llegar a la ciudad.

Otras veces sobrevienen situaciones difíciles de manejar y el marino se siente desamparado, sin saber a quién recurrir: tal vez sea un problema laboral, sanitario, de alimentación o de seguridad. En tales casos puede ocurrir que sus quejas no sean escuchadas a bordo y que haya además un temor a quedar señalado. ¿A quién acudir? El Con-

venio de Trabajo Marítimo 2006 de la OIT contempla una serie de protocolos para estos casos, pero en la práctica el marino no siempre sabe cómo hacer uso de esas herramientas o simplemente no se atreve a hacerlo.

motivo de un fallecimiento a bordo o en el hogar, sienten la necesidad de un auxilio a ese nivel.

Todo eso... y mucho más... son servicios de bienestar, servicios que son necesarios para su equilibrio físico y psíquico.

En algunos puertos españoles está Stella Maris, organización de la Iglesia Católica que de manera voluntaria y desinteresada atiende, en la medida de sus posibilidades, las necesidades de la gente de mar, por mera iniciativa propia y con unos recursos que básicamente dependen de la buena disposición de la comunidad portuaria correspondiente.

Las actividades lúdicas y deportivas están muy valoradas

Finalmente, no podemos olvidar la asistencia espiritual. Entre los marinos, como entre la gente de tierra, hay diversas sensibilidades y en ocasiones, especialmente con

COMITÉS DE BIENESTAR

El mencionado convenio detalla que las funciones de los Comités o Juntas serían verificar que las insta-

laciones de bienestar sean adecuadas y ayudar y asesorar a los encargados de proporcionarlas.

Sobre su composición, establece que entre sus miembros deberían estar representantes de las organizaciones de armadores y de gente de mar, autoridades competentes y de organizaciones benévolas y entidades sociales.

En cuanto a los medios de financiación, la pauta B 4.4.4 dice que deberían proceder de: subvenciones públicas, gravámenes u otras contribuciones especiales provenientes de círculos marítimos, aportaciones voluntarias de los armadores, de la gente de mar o de sus organizaciones y de otras fuentes.

Llama la atención que el Convenio, al referirse a quienes deberían formar parte de los comités o juntas de bienestar, cita en último lugar a las organizaciones benévolas y entidades sociales, cuando son éstas las que principalmente asumen el compromiso del bienestar de la gente de mar y al referirse a la financiación de los servicios de bienestar menciona en último lugar las aportaciones voluntarias, cuando en la práctica estas son la base de dicha financiación.

CONSTITUCIÓN EN ESPAÑA

En noviembre de 2022 se creó el Comité Nacional de Bienestar de la Gente de Mar en España que actualmente está formado por Puertos del Estado (Presidencia), Dirección General de la Marina Mercante (Secretaría) y los vocales del Instituto Social de Marina (ISM), Asociación de Navieros Españoles (Anave), Asociación Española de



Recogiendo a marineros en el puerto para una visita a Barcelona.

Consignatarios de Buques (Asacob), International Transport Federation (ITF) y Stella Maris.

Se realizan tres reuniones regulares al año y su objetivo principal es promover la creación de comités en todos los puertos de interés nacional y de fomentar a nivel nacional la preocupación por el bienestar de la gente de mar, así como estudiar los posibles medios de financiación necesarios

para sostener los mencionados servicios de bienestar.

En conclusión, es importante que en cada puerto se ofrezcan unos servicios de bienestar para la gente de mar, entendiendo que no se trata de un gesto de filantropía, sino de un compromiso asumido ante la comunidad internacional, en beneficio del estado físico y psíquico de la gente de mar y por ende en beneficio del propio tráfico marítimo.

Los instrumentos previstos por la OIT para velar por su cumplimiento son los Comités de Bienestar de puerto y el nacional.

Vale la pena apostar por su establecimiento y consolidación en todos los puertos de interés general y por el pleno apoyo de las instituciones a quienes dedican sus esfuerzos al bienestar de la gente de mar. ■

**El ISM forma
parte del Comité
Nacional de
Bienestar junto a
otras instituciones**

MEDITERRÁNEO

Al borde del colapso



El Mediterráneo ya no es solo un mar en peligro: es un espejo del futuro climático del planeta. Un metaanálisis internacional, publicado en *Scientific Reports*, advierte que el colapso ecológico de esta región es un riesgo real. La investigación sintetiza 131 estudios y revela impactos alarmantes en biodiversidad, hábitats costeros y equilibrio oceánico.

M ANABEL GUTIÉRREZ

El Mediterráneo se ha convertido en un laboratorio natural para observar los efectos del cambio climático. Un metaanálisis que sintetiza más de un centenar de investigaciones, dirigido por el Centro Geomar Helmholtz para la Investigación Oceánica de Kiel (Alemania) y publicado en *Scientific Reports* en julio pasado, advierte que el colapso del mar Mediterráneo ya no es una hipótesis lejana, sino un riesgo tangible y presente.

EVALUACIÓN DEL RIESGO

El estudio, basado en 131 investigaciones científicas, adopta el enfoque de escenarios del IPCC -el Panel

Intergubernamental sobre Cambio Climático- una organización científica internacional que evalúa los riesgos del calentamiento global. El IPCC propone distintos escenarios futuros según el nivel de emisiones de gases de efecto invernadero, conocidos como RCP (Trayectorias Representativas de Concentración). Estos van desde un escenario optimista con fuertes medidas de mitigación (RCP 2.6), hasta uno pesimista sin reducción significativa de emisiones (RCP 8.5). Cada escenario permite estimar cómo cambiarán la temperatura del agua, el nivel del mar, la acidificación y otros factores clave, y así evaluar los riesgos para los ecosistemas mediterráneos.

Entre 1982 y 2019, la temperatura superficial del mar Mediterráneo au-

mentó 1,3° C, más del doble que el promedio global. Bajo un escenario de emisiones moderadas (RCP 4.5), se prevé un calentamiento adicional de entre 0,6 y 1,3° C para 2050 y 2100. En el peor escenario (RCP 8.5), el incremento podría alcanzar entre 2,7 y 3,8 °C, con consecuencias devastadoras para la biodiversidad.

SIGLOS DE ESTRÉS

Los ecosistemas marinos ya muestran signos de estrés. Las praderas de Posidonia oceánica, fundamentales para la salud del litoral, podrían desaparecer completamente antes de 2100. Las algas como *Cystoseira* también están en declive, mientras especies invasoras como el alga *Caulerpa* o el pez león ganan terreno. Los bancos de peces podrían



Las costas del norte y este de África y Oriente Medio siguen siendo zonas inexploradas por la ciencia

Incluso con un calentamiento adicional de +0,8 °C, se prevén daños significativos en estos hábitats, incluyendo erosión, pérdida de especies vegetales clave y expansión de especies invasoras.

OLAS DE CALOR MARINAS

El estudio también advierte sobre la intensificación de las olas de calor marinas, la estratificación térmica del océano -que limita la mezcla vertical y reduce el oxígeno en profundidad-, y la acidificación acelerada. En algunas zonas, el pH podría descender hasta 0,462 unidades por debajo de los niveles preindustriales, un 50% más que el promedio global.

Además de los factores climáticos, los ecosistemas mediterráneos enfrentan presiones antropogénicas como la sobre pesca, la contaminación y la urbanización costera. La combinación de estos estresores podría superar la capacidad de adaptación de muchas especies, provocando colapsos ecológicos y pérdida de servicios ecosistémicos esenciales, como la protección costera y la seguridad alimentaria.

Los autores subrayan que cada décima de grado cuenta. "Las decisiones políticas que se tomen ahora determinarán si los ecosistemas mediterráneos colapsan o siguen funcionando", afirma Abed El Rahman Hassoun, del Centro Nacional de Ciencias del Mar,

Consejo Nacional de Investigación Científica del Líbano. Meryem Mojtabahid añade: *"Incluso con medidas moderadas de protección climática, debemos prepararnos para impactos inevitables. La clave está en minimizar los daños"*. Mojtabahid procede del Laboratorio de Planetología y Geociencias (LPG), un centro de investigación con múltiples sedes que forma parte del CNRS (Centro Nacional de Investigación Científica de Francia), y está bajo la tutela conjunta de varias universidades francesas, entre ellas la Universidad de Angers, la Universidad de Nantes y la Universidad de Le Mans.

INVESTIGACIÓN DEFICIENTE

Una de las alertas más inquietantes del estudio no proviene de lo que se ha descubierto, sino de lo que aún permanece en la sombra. La investigación científica sobre el Mediterráneo presenta un marcado desequilibrio geográfico: mientras que España, Francia e Italia concentran la mayoría de los estudios, las costas del norte de África y del este, en Oriente Medio, siguen siendo zonas prácticamente inexploradas por la ciencia. Esta falta de datos impide de comprender plenamente cómo el cambio climático afecta a toda la cuenca mediterránea, y limita la capacidad de diseñar estrategias de protección eficaces para los ecosistemas más vulnerables. **M**

reducirse entre un 30 y un 40%, desplazándose hacia el norte y alterando las cadenas alimenticias.

Los corales, aunque más resilientes por su larga historia evolutiva, no están exentos de peligro. Se enfrentan a riesgos moderados a altos a partir de +3,1 °C. En cuanto a mamíferos marinos y tortugas, los datos son escasos, pero se anticipan cambios en sus rutas migratorias, zonas de alimentación y metabolismo energético.

Las zonas costeras son especialmente vulnerables. El aumento del nivel del mar, que podría alcanzar hasta 110 cm a finales de siglo, amenaza playas, dunas, humedales, deltas y acuíferos. Más del 60% de los lugares de anidación de tortugas marinas podrían perderse.

TRABAJAR Y COBRAR PENSIÓN

Jubilación reversible y otras modalidades

Desde los años 70 en los que se consolidó el actual sistema de pensiones, uno de los cambios más notables ha sido el incremento de la esperanza de vida, que en España ha aumentado en más de 18 años. Este envejecimiento de la población exige adaptaciones continuas del sistema para adecuarse a una demografía y estructura social dinámica y garantizar su sostenibilidad. La jubilación reversible se suma a las otras modalidades que permiten compatibilizar pensión y jubilación.

M PATRICIA ROMERO ALONSO

El proyecto de Real Decreto sobre la jubilación reversible y otras modalidades de compatibilidad entre pensión y trabajo representa una reforma significativa del sistema de Seguridad Social en nuestro país. Este proyecto tiene como objetivo incentivar un envejecimiento activo a través de la posibilidad de volver al mercado laboral, tras la jubilación, con el beneficio de poder seguir cobrando una parte de la pensión.

Este proyecto es parte del desarrollo del Real Decreto-ley 11/2024 de 23 de diciembre, que modifica la Ley General de la Seguridad Social a instancias de la recomenda-

ción 12 del Pacto de Toledo, que promueve la prolongación voluntaria de la edad de jubilación.

Dentro de las propuestas, la más novedosa hace referencia al concepto de jubilación reversible que

amplía las posibilidades que facilitaban a un pensionista reincorporarse al mercado laboral.

Esta modalidad coexistirá con otras formas de jubilación como la activa, parcial o demorada y su entrada en vigor trata de hacer más accesible y ventajosa la decisión de volver a trabajar.

Si ya estás jubilado y te estás planteando retornar a una actividad laboral es importante que antes de dar el paso solicites a la Entidad Gestora la posibilidad de aplicar esta modalidad para evitar incurrir en una situación de devolución de cantidades indebidamente percibidas o incluso sanciones. Lo mismo aplica si por el contrario quieras recuperar el cien por cien de la pensión.

Se busca
incentivar la
continuación
voluntaria en el
mercado laboral,
una vez superada
la edad ordinaria
de jubilación

SITUACIÓN EN EL MAR

Hablamos con Andrés García Escoda, patrón y armador de un arrastrero con base en Tarragona que a punto de cumplir 70 años podía haberse jubilado, gracias a los coeficientes reductores hace más de diez años, pero sigue al frente de su barco y empresa.

"Podía haberme jubilado antes pero no quise hacerlo hasta los 67 porque me encontraba bien y me gusta mi trabajo pero ahora la situación es diferente, me encuentro así porque las cosas no están bien hechas. Tengo un barco con cuatro tripulantes pero solo 138 días asignados de pesca al año. Ni lo puedo vender ni me puedo jubilar".

Andrés alude a la situación creada por el Plan Plurianual del Mediterráneo que desde su entrada en vigor en enero de 2020 les ha ido restringiendo días de pesca: "Ni nos permiten pescar, ni nadie me compra un barco que solo puede faenar 138 días al año, ni hay ayudas para el desguace de barcos".

Tanto Andrés como su hermano Joaquín, que es mecánico, viven una situación similar, ambos suspenden o rehabilitan la pensión atendiendo a las vedas o a los días extra de pesca que el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación otorga si los barcos implementan medidas de sostenibilidad.

Otro tema recurrente, que también les hace acogerse a los diferentes modelos de jubilación activa es el relevo generacional: "No hay patrones ni mecánicos, no nos queda más remedio que seguir embarcando". **M**

Modalidades de compatibilidad

Trabajo por cuenta ajena:

- Compatibiliza la pensión con un empleo a tiempo parcial de entre el 40% y el 80% de la jornada completa.
- La pensión se reduce proporcionalmente a la jornada laboral.
- Si el retorno se produce seis meses después de la jubilación, el importe de la pensión compatible con el trabajo se incrementará entre el 10% y el 20% atendiendo al porcentaje de jornada realizada.

Trabajo por cuenta propia:

- Solo aplica si el pensionista no ha estado dado de alta como autónomo en los cinco años anteriores a la jubilación.
- Se conserva el 20% de la pensión.

Requisitos y exclusiones

- ▶ Pueden acogerse todos los pensionistas, excepto los pertenecientes a colectivos especiales como los funcionarios del Estado.
- ▶ No se puede compatibilizar la pensión con actividades que impliquen alta en la Seguridad Social fuera de los supuestos regulados.
- ▶ Las cotizaciones realizadas durante el periodo de actividad no mejoran la pensión reconocida.

Prestaciones compatibles e incompatibles

Compatibles:

- ✓ Prestaciones por incapacidad temporal.
- ✓ Prestaciones por nacimiento y cuidado de menores.
- ✓ Complemento por maternidad o reducción de la brecha de género.

Incompatibles:

- ✗ Pensión por incapacidad permanente.
- ✗ Complemento por jubilación demorada.
- ✗ Complemento para pensiones inferiores a la mínima.

NACE LA PLATAFORMA "UN PAÍS DE MAR"

Unidos por la pesca

Canarias ha sido el escenario elegido por la Fundación para la Pesca y el Marisqueo (Fundamar) para presentar oficialmente la plataforma "Un país de mar", iniciativa que busca la conexión de las regiones costeras de España a través de su relación con el medio marino. Seis entidades participan en el diseño de esta ruta turística nacional que pone en valor nuestra pesca desde una perspectiva inclusiva, sostenible y cultural.

M ANA DIAZ

Los pueblos marineros y sus gentes o las tradiciones y actividades económicas ligadas al mar son señas de identidad en las comunidades situadas en los aproximadamente 8.000 kilómetros de nuestro litoral. A lo largo de la historia, las aguas marinas han servido de nexo de unión de pueblos, a través del comercio, para escribir relatos y diseñar rutas de encuentros. Hallar elementos comunes, de diversión y aprendizaje, que unan y sumen como los que propone la plataforma "Un país de mar" añade valor a la actividad pesquera y al desarro-

llo de esta industria primaria en nuestro país.

La Fundación para la Pesca y el Marisqueo (Fundamar) está detrás de esta iniciativa, financiada por el Ministerio de Industria y Turismo con fondos Next Generation, que busca

trazar un relato común que conecte las regiones costeras de España, a través de su relación con el mar, mediante el desarrollo de actividades y experiencias de economía azul ligadas al turismo marinero. Nace con la intención de crear una red de experiencias accesibles de turismo industrial marítimo-pesquero en el territorio nacional; promover la inclusión social, la igualdad de género y la accesibilidad universal, contribuyendo al desarrollo económico de las comunidades costeras; fortaleciendo la identidad cultural y la sostenibilidad del turismo azul e impulsando la transformación digital y la innovación turística.

La plataforma se presentó oficialmente en el Museo Elder de la Cien-

**Seis entidades
participan en este
proyecto que
busca conectar las
regiones costeras
a través del
turismo azul**



Presentación de la plataforma en Conill de la Frontera (Cádiz).

cia y la Tecnología de Las Palmas de Gran Canaria el pasado mes de septiembre. Se trata de la primera Ruta Nacional Accesible e Inclusiva de la industria marítimo-pesquera. Junto a Fundamar participan en el proyec-

to la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, Viajes InterRías, la Fundación Valencia Port, el Clúster Marítimo de Canarias y la asociación AMICOS. Su objetivo es integrar la riqueza cultural e histórica del sector

La pesca vertebral la identidad cultural y económica de las localidades de nuestra costa

pesquero en la oferta turística nacional, promoviendo la accesibilidad, la inclusión y la sostenibilidad.

María Monje, jefa de área de Experiencias Turísticas de la Secretaría de Estado de Turismo, considera que estamos ante un programa "innovador y pionero" y valora que el sector pesquero "esté siendo muy rompedor al lograr crear una red de colaboración de todos los actores implicados e involucrarlos en el logro de un turismo más sostenible y competitivo".

Para la gerente del Clúster Marítimo de Canarias, Elba Bueno, el proyecto "no es solo una iniciativa turística sino un catálogo vivo de experiencias, que nos invita a conocer la riqueza cultural, histórica y social de nuestras costas, así como el papel fundamental que el mar ha tenido y tiene en nuestras vidas".

PROYECTOS

El catálogo de "Un país de Mar" recoge una amplia y diversa gama de actividades vinculadas a la cultura, el patrimonio y la industria marítimo-pesquera de nuestro país. Todas han sido diseñadas con criterios de accesibilidad e inclusión para todos los públicos. Las personas interesadas pueden informarse



y reservar plaza para participar en estos planes marineros en la web www.unpaisdemar.es.

Coincidiendo con el lanzamiento de la plataforma, en la segunda quincena de septiembre se han realizado actividades promocionales gratuitas en seis comunidades autónomas. En Andalucía los interesados visitaron los puertos y lonjas de Conil de la Frontera, Estepona, Punta Umbría y Sanlúcar de Barrameda y descubrieron la costa de Conil en barco. En Canarias, se desarrollaron visitas al puerto de Las Palmas. En Cantabria se descubrió el Museo de la Anchoa. En Cataluña, los participantes visitaron las cofradías de pescadores de L'Escala y Barcelona. En Galicia se realizó un taller de marisqueo en Carril, se conoció el trabajo de las redeiras en A Guarda y se visitó la mariña lucense y el puerto de Vigo. Finalmente, en la Comunidad Valenciana se organizaron visitas al puerto y la lonja de Gandía, con una actividad dinámica, así como una ruta en catamarán por el litoral de la capital del Turia. ■

María Caldeiro Gerente de Fundamar

“El mar no es frontera que separa, es un camino que une territorios”

¿Cómo surgió la idea de crear “Un país de mar”?

Al igual que existe la Ruta del Vino o la Ruta de la Floración, Un País de Mar nace con la vocación de poner en valor y dar a conocer el papel fundamental que ha desempeñado el mar en la construcción de la identidad de nuestras comunidades costeras, así como la necesidad de reconocer a España como la potencia pesquera que es tanto a nivel europeo como mundial.

¿Qué objetivos tenéis?

Un país de mar es un proyecto financiado con fondos procedentes del programa de recuperación de la Unión Europea Next Generation, dentro de la convocatoria Experiencias Turismo España del Ministerio de Industria y Turismo. El objetivo principal es integrar la riqueza cultural e histórica del sector pesquero en la oferta turística nacional, promoviendo la accesibilidad, la inclusión y la sostenibilidad.

¿Es un proyecto abierto a nuevas experiencias?

La Fundación Fundamar lidera

este proyecto al que se han unido socios como la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, la Fundación ValenciaPort, el Clúster Marítimo de Canarias, la asociación Amicos, y el turooperador InterRías, que facilita la integración de la iniciativa al sector turístico, convirtiendo la iniciativa en una propuesta realmente comercializable.

Gracias a todas estas entidades hemos podido de momento integrar y poner en marcha cerca de 40 experiencias de ocho comunidades autónomas diferentes.

Por supuesto que estamos abiertos a quienes quieran unirse a nosotros para ampliar la oferta turística. Los interesados pueden informarse de cómo hacerlo en <https://unpaisdemar.es/unirse/>

¿Cómo podemos disfrutar de las experiencias que proponéis?

La comercialización de actividades se desarrollará a través de dos canales. Por un lado, el B2C, a través de la plataforma digital unpaisdemar.es, donde cualquier persona que lo deseé podrá descubrir, reservar y vivir estas experiencias de forma

directa, sencilla y accesible. Será la puerta de entrada al catálogo completo, con información clara, formatos adaptados y una ventana abierta al mar para todos.

Por otro, el B2B, con paquetes turísticos que integrarán varias experiencias y que serán comercializados por agencias y turoperadores. Esto permitirá llegar a un mercado más amplio, nacional e internacional, posicionando la plataforma en catálogos, ferias y canales de venta especializados.

¿Qué hace que estas experiencias sean únicas?

Un país de mar hace que no nos limitemos simplemente a *"mirar el mar"*. Nos invita a vivirlo, comprenderlo y cuidarlo, generando recuerdos auténticos y un impacto positivo tanto en el viajero como en las comunidades costeras. Y todo ello reconociendo el valor histórico de la pesca en España, un sector que ha sido motor de desarrollo, sustento de generaciones y símbolo de nuestra identidad cultural y marítima.

¿Por qué el mar es nexo de unión entre regiones?

El mar se plantea como nexo de unión entre regiones porque es mucho más que un recurso natural. A lo largo del tiempo, el mar ha unido y sigue haciéndolo a las comunidades costeras y a sus visitantes a través de un relato común que integra patrimonio, gastronomía, cultura y sostenibilidad. Comparte una memoria histórica. Esto

La iniciativa pretende integrar la riqueza histórica del sector pesquero en la oferta turística nacional

es, las gestas de la pesca de altura, los sacrificios de los marineros y las mujeres que sostenían la vida en tierra son parte de una identidad colectiva que trasciende fronteras locales.

También genera una red económica y cultural al impulsar el comercio, la restauración y la vida comunitaria, y proyecta la imagen de España en su conjunto como un país de mar, conectando experiencias auténticas en distintas regiones, bajo un mismo relato de identidad compartida.

En conclusión, el mar no aparece como una frontera que separa, sino como un camino que enlaza territorios, culturas y personas, convirtiéndose en el hilo conductor que da sentido a la red nacional de Un país de mar.

¿Hemos olvidado la relación con el medio marino?

En ocasiones hemos olvidado la profunda relación que nos une al mar y el inmenso valor de nuestro patrimonio industrial pesquero, fruto del esfuerzo de generacio-

nes que hicieron del mar su vida y su motor de progreso.

Es hora de reivindicar esta herencia viva y poner en valor la riqueza paisajística de nuestras costas, las señas de identidad de las comunidades marineras, el trabajo silencioso y valiente de la gente del mar y las bondades de unos productos que son orgullo de nuestra cultura y de nuestra rica gastronomía marinera.

Reconocer y proyectar este legado, en el que las lonjas, los astilleros, las artes y la memoria de la pesca ocupan un lugar esencial, no solo honra nuestra historia colectiva, sino que además abre la puerta a un futuro más sostenible, inclusivo y auténtico, en el que el mar y el patrimonio industrial pesquero recuperen el lugar central que siempre les ha correspondido y que debemos valorar.



FUNDACIÓN FISH NATION

Sostenibilidad, salud y cultura del mar

M ALBERTO PRIETODIRECTOR DE LA FUNDACIÓN FISH NATION
CONXEMAR

En un momento en el que el consumo de pescado baja y los océanos reclaman una gestión más responsable, la Fundación Fish Nation (FFN) nace como la voz que une sostenibilidad, salud y conocimiento del mar para transformar el modo en el que la sociedad se relaciona con los productos acuáticos. Su creación responde a un hueco evidente en el sector, ya que en España no existía hasta ahora una gran fundación de referencia dedicada de forma integral a la promoción de la sostenibilidad, el fomento de una alimentación saludable basada en productos del mar y la divulgación del conocimiento de la biodiversidad marina.

La idea surge dentro del Plan Estratégico de Conxemar, que identificó la necesidad de una entidad que fuera más allá de la representación empresarial, con capacidad para llegar directamente a la ciu-

danía. Conxemar se convirtió en el pilar sobre el que se levantó la Fundación, participada actualmente por sus patronos natos (presidente, vicepresidente y secretario) y con la vocación de abrirse en breve a nuevos patronos.

MISIÓN Y ENFOQUE DIFERENCIAL

La Fundación se constituyó oficialmente en 2024 y comenzó a operar en abril de 2025. Su nacimiento está marcado por tres grandes factores: el descenso del consumo de pescado en España, la necesidad de visibilizar el trabajo del sector y el impulso europeo en materia de sostenibilidad marina.

La Fundación acerca el mar a la sociedad con campañas que combinan ciencia, divulgación y gastronomía



La estrategia de la Fundación parte del último eslabón de la cadena de valor, que es el consumidor, fomentando que éste elija productos sostenibles y saludables. El cambio de comportamiento genera un "efecto mariposa" que impacta en la industria transformadora, la comercialización y la pesca extractiva de manera positiva. Además, la estrategia incluye la búsqueda de alianzas europeas e internacionales, consciente de que el comercio de productos del mar es global y las soluciones deben construirse con una visión amplia.

En este sentido, la FFN ha iniciado acciones de calado como la Guía de Sostenibilidad, lanzada a finales de 2024, concebida como herramienta práctica para que las empresas del sector pesquero y



acuícola evalúen su impacto desde una perspectiva ESG.

En el ámbito educativo y de promoción del consumo, la Fundación ha organizado recientemente una actividad en Valencia con colegios afectados por la dana. Durante la feria europea de acuicultura y con la participación de cerca de 100 escolares, los niños aprendieron a diferenciar especies, conocer su origen y preparar recetas saludables junto a un chef especializado en productos acuáticos.

Otra acción relevante fue la colaboración con la Plataforma Eco-Afrik, que permitió que unos 200 escolares visitaran una exposición itinerante de corales y organismos marinos, algunos ya extintos, guiados por zoólogos expertos, desper-

tando así la curiosidad científica y la conciencia ambiental.

Fish Nation pertenece a la plataforma *"Fundaciones por el Clima"* y aplica la sostenibilidad como principio transversal a todos sus proyectos. En colaboración con el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, FAO, PTEPA y la Fundación Biodiversidad, ha desarrollado campañas que combinan ciencia, divulgación y gastronomía para acercar el mar a la sociedad.

En el corto plazo, la Fundación trabaja en dos estudios pioneros en alimentación colectiva. Uno sobre el consumo en hospitales y residencias de ancianos, con la parti-

cipación de más de 100 residencias y 75 hospitales de toda España y otro sobre el consumo en colegios, con entrevistas a 350 centros educativos para analizar las barreras que impiden que el pescado esté más presente en los menús escolares. Ambos buscan generar conocimiento y argumentos sólidos para impulsar un consumo más frecuente y responsable de productos del mar en la restauración colectiva.

Además, con motivo del 30º aniversario del Código de Conducta para la Pesca Responsable de la FAO, la Fundación Fish Nation ha realizado un análisis sobre su aplicación internacional, los beneficios que ha aportado a los países que lo han adoptado y su conexión con el consumo responsable y la protección de los océanos. El trabajo se ha presentado en forma de ponencia en el Congreso FAO-CONXEMAR-MAPA, el 6 de octubre, y supone un paso significativo para la presencia de la Fundación en foros internacionales.

Queremos que la sociedad entienda que el pescado y el marisco son sostenibles, sanos, accesibles y que debemos consumirlos. Esa es nuestra misión y nuestra responsabilidad. **M**



Promover la sostenibilidad, fomentar una alimentación saludable y dar a conocer el entorno marino son los objetivos de Fish Nation

Dieta, cerebro y prevención: el papel del pescado azul

Los grandes hallazgos de la ciencia empiezan con una simple observación. En los años 70, un investigador danés reparó en un fenómeno aparentemente inexplicable: la población inuit de Groenlandia, cuya dieta se basa en grandes cantidades de grasa animal procedente de ballenas y focas, presentaba tasas sorprendentemente bajas de enfermedades cardiovasculares. ¿Cómo era posible que, aún consumiendo tanta grasa animal, tuvieran menos infartos que otras poblaciones?

La clave no estaba en la cantidad sino en la calidad. Esas grasas eran ricas en omega-3, un tipo de ácido graso conocido por sus efectos protectores. Así empezó el interés científico por el omega-3 que, hoy en día, se ha extendido del corazón al cerebro.

Sabemos que el pescado azul contiene grandes cantidades de ácido docosahexaenoico (DHA), uno de los omega-3 más estudiados. Este componente es fundamental para la salud de las neuronas. Por un lado, forma parte de la membrana celular neuronal, ayudando a mantener su integridad a lo largo del tiempo. Pero no solo actúa como estructura, sino que también mejora el funcionamiento del cerebro al facilitar la comunicación entre las neuronas y favorecer una transmisión más eficiente de las señales nerviosas.

Uno de los hallazgos más interesantes de los últimos años es que el DHA mejora la capacidad del



cerebro para utilizar la glucosa, su principal fuente de energía. Este punto es especialmente relevante en el contexto del Alzheimer, ya que antes de que aparezcan los síntomas clínicos, ciertas áreas del cerebro comienzan a perder eficiencia energética.

Desde el Barcelonaβeta Brain Research Center, en colaboración con el Instituto Hospital del Mar, hemos observado que las personas que consumen omega-3 de forma habitual presentan mejor captación de glucosa en zonas cerebrales vulnerables a la enfermedad. Este efecto podría traducirse en mayor resistencia al deterioro cognitivo.

El pescado azul contiene grandes cantidades de omega-3, ácido graso fundamental para la salud de las neuronas



Según las investigaciones, quienes consumen habitualmente omega-3 podrían tener mayor resistencia al deterioro cognitivo

Eso sí, hay que ser cauteloso. Todavía no podemos afirmar que el pescado azul prevenga directamente el Alzheimer u otras demencias. Aunque muchos estudios observacionales apuntan en esa dirección, aún no se ha establecido una relación causa-efecto. Sin embargo, la evidencia científica actual es lo suficientemente sólida como para justificar su recomendación dentro de una dieta equilibrada.

Por eso, instituciones como la American Heart Association aconsejan consumir al menos dos raciones semanales de pescado graso. No solo por sus beneficios para el corazón, sino también por su potencial para cuidar el cerebro. Y en un momento en el que aún no disponemos de una cura para las demencias, cada pequeño paso hacia la preventión cuenta.

Quizás no podamos cambiar el curso del Alzheimer de un día para otro. Pero sí podemos empezar por lo que está en nuestras manos: cuidando lo que comemos. Incluir pescado azul en la dieta es una decisión sencilla, accesible y con base científica. Igual que aquel hallazgo entre los hielos de Groenlandia marcó el inicio de una nueva línea de investigación, este alimento sigue siendo una pista prometedora en el camino hacia una mejor salud cerebral. **M**

Dr. Oriol Grau

Grupo de
Investigación Clínica y
Factores de Riesgo
Brain Research Center.
Fundación Pasqual
Maragall





ALIMENTOS PARA MASCOTAS EN PESCADERÍAS

Abiertas a los cambios

“Si Mahoma no va a la montaña, la montaña va a Mahoma”, algo así debió pensar Mº Luisa Alvárez’, directora general de la Federación Nacional de Asociaciones de Empresarios detallistas de Productos pesqueros (Fedepesca) al imaginar la venta de alimentos para mascotas en las pescaderías tradicionales. El sueño se ha hecho realidad y algunos establecimientos ofrecen ya a los consumidores productos para animales elaborados con ingredientes marinos.

M ANA DÍAZ

La sociedad española cambia y los consumidores adquirimos nuevos hábitos de compra. Las pescaderías tradicionales se resienten de la bajada del consumo de productos del mar

y buscan innovar para acercar sus mercancías a los hogares. Con la campaña *“Compra para ti. Compra para toda la familia”*, desarrollada en el marco del Convenio suscrito con el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA), la Federación Nacional de Asociaciones de Empresarios detallistas de Pro-

ductos del mar (Fedepesca) anima al comercio especializado a vender en sus establecimientos alimentos para mascotas. Eso sí, elaborados con materias primas procedentes del mar.

Se trata de una iniciativa, innovadora y rompedora, ideada casualmente por la directora de Fede-

pesca, Mª Luisa Alvarez, al observar cómo un familiar ofrecía a su perro un snack de pescado. "Si a los animales les gusta el pescado, ¿por qué no vendemos alimentos para ellos en nuestras tiendas?" se preguntó antes de lanzarse a la aventura. "No acepto un no por respuesta. Las grandes cadenas de supermercados ya tienen lineales con productos para mascotas en sus establecimientos y nosotros tenemos al menos que intentarlo y ver la respuesta que dan los consumidores", asegura.

Con el apoyo del MAPA, se puso en contacto con uno de los mayores productores de alimentos para animales en nuestro país, la empresa Dibaq que ha elaborado para los pescaderos tradicionales una marca específica de recetas frescas "gourmet" para gatos y perros a base de ingredientes marinos, que ya pueden encontrarse en algunas pescaderías.

Establecimientos de Madrid y Barcelona se han interesado por la propuesta. Ahora hace falta que sean los consumidores quienes también se animen a comprar estos productos en sus pescaderías de toda la vida.

UNA NUEVA SOCIEDAD

El proyecto, lejos de parecer extravagante, tiene mucho sentido. Según los datos de la Asociación Española de la Industria y el Comercio del Sector del Animal de Compañía (AEDPAC), el 49% de los españoles tenemos una mascota en casa. Son, sobre todo, perros y gatos, y 8 de cada 10 no dudan en considerarlos un miembro más de la familia.

No solo eso, las últimas cifras publicadas por la Red Española de Identificación de Animales de Compañía (REIAC) indican que en el año 2023 había censados en nuestro país un total de 10.165.498 perros y 967.834 gatos. Los números contrastan y sorprenden frente al 1.786.406 de niños, en edades comprendidas entre los 0 y 4 años, que se contabilizaron en enero de ese mismo año, según los datos del Instituto Nacional de Estadística (INE).

Lejos de ser algo temporal o puntual, la tendencia va al alza. En la actualidad, el sector de las mascotas genera en España unos ingresos de 2.300M€ anuales, estimándose que la facturación alcanzará en el año 2030 los 3.800M€.

Desde Fedepesca aseguran que la iniciativa tiene como objetivo *"destacar las bondades del pescado como alimento saludable para toda la familia, incluyendo a los animales de compañía, y promover el papel clave de las pescaderías tradicionales como espacios modernos, versátiles y adaptados a las nuevas necesidades del consumidor"*.

En la jornada de presentación de la campaña, que tuvo lugar este



verano en el mercado de Guzmán el Bueno en Madrid, Lorenzo Cabezas, propietario de la pescadería "El Cantil" del barrio de Salamanca y amante de los animales, explicó por qué va a incorporar productos para mascotas en su establecimiento.: "Cada vez tenemos más animales y, si queremos para nosotros una alimentación variada, rica y, especialmente saludable, también la queremos para nuestros compañeros peludos. Debemos facilitar la compra de estos alimentos a sus dueños como ya lo hacen otros establecimientos".

Por su parte, Julio Pérez, mayorista de productos pesqueros en Mercamadrid y propietario de varias mascotas, expresó su deseo de ofrecer a sus clientes estos productos para que ellos hagan lo mismo con las familias y se vea el impacto real que la iniciativa tiene en la sociedad. **M**

La tenencia de mascotas está al alza en nuestro país, un sector que no para de crecer generando 2.300M€ al año

Bueno también para mascotas



M ELENA FERNÁNDEZ SÁNCHEZ

VETERINARIA ESPECIALISTA EN NUTRICIÓN ANIMAL

CHIEF PETCARE EN DIBAQ

Alimentar con pescado a perros, gatos y hurones es una alternativa muy válida y saludable por varios motivos. En Dibaq, empresa segoviana dedicada a la elaboración de alimentos para mascotas, llevamos años apostando por el uso de estos ingredientes.

Desde el punto de vista nutricional, el pescado es una fuente proteica muy importante al aportar proteínas muy digestibles -que se absorben fácilmente en el intes-

tino- compuesta de aminoácidos esenciales, entre los que destaca el nivel de lisina y metionina (figura 1), en cantidades muy semejantes a las que contienen la carne de vacuno o la leche.

El pescado proporciona también minerales como potasio, fósforo y sodio (figura 2). Por otra parte, es rico en vitaminas A, B1, B2, B3, B12 y E. Algunas variedades de pescado contienen además una importante cantidad de omega-3, ácido graso beneficioso para la salud cardiovascular de los animales.

Más allá de las bondades nutritivas, el pescado proporciona beneficios funcionales al permitirnos elaborar dietas muy digestibles,

dietas completas, con proteínas alternativas a la carne, o dietas mono-proteínicas (con una única fuente de proteína). Además, aporta alta palatabilidad, especialmente para los perros, y es fuente de aceites de alto valor al contener ácidos grasos omega-3 y omega-6, que permiten un acabado especial; por ejemplo, en las croquetas, añade palatabilidad y brillo al alimento.

Por lo tanto, nutrir a los cachorros y perros jóvenes con dietas que contienen pescado y aceite de pescado es siempre una buena elección, ya que su contenido en ácidos grasos, más el aporte de fósforo y proteína altamente digestible contribuirán a un creci-

miento óptimo de las mascotas y a un desarrollo cognitivo ideal. Además, por su buena digestibilidad, también son proteínas ideales para emplearlas en dietas destinadas a animales de edad avanzada.

ESPECIES VARIADAS

Para la elaboración de alimentos con pescado utilizamos ingredientes como salmón, arenques, bacalao, merluza, atún o sardinas. También hemos sido capaces de emplear cefalópodos (pulpo, calamar) y crustáceos (gambas). Tras un picado intenso y un mezclado homogéneo, conseguimos texturas y formas ideales para las mascotas. Así, mejoramos la digestibilidad, facilitamos la masticación, damos al producto la forma adecuada y mejoramos su palatabilidad.

Somos bastante innovadores. No sólo respecto a los ingredientes, sino también por el uso de equipos que nos permiten utilizar y cocinar la materia prima para cubrir las necesidades de nuestros animales. Así, hemos elaborado recetas "gourmet", mezclando pescado con verduras y vegetales, adaptando recetas que comemos los humanos a los delicados y exigentes paladares de nuestros amigos peludos.

También elaboramos alimentos para peces de acuicultura (trucha, salmón, dorada, lubina, rodaballo) de manera que desde hace años colaboramos y coincidimos con Fedepesca en muchos eventos.

Partiendo de un elemento coincidente (el pescado) y, gracias al entusiasmo de una persona inquieta y luchadora por el sector como Mª Luisa Álvarez, hoy podemos encon-

PROPIEDADES NUTRICIONALES DEL PESCADO

Aminoácido	Pescado	Leche	Carne vacuna	Huevos
Lisina	8,8	8,1	9,3	6,8
Tritófano	1,1	1,6	1,1	1,9
Histidina	2,0	2,6	3,8	2,2
Fenilalanina	3,9	5,3	4,5	5,4
Leucina	8,4	10,2	8,2	8,4
Isoleucina	6,0	7,2	5,2	7,1
Teonina	4,6	4,4	4,2	5,5
Metionina-cisteína	4,0	4,3	2,9	3,3
Valina	6,0	7,6	5,0	8,1

Figura 1

Elemento	Valor promedio (mg/100g)	Rango (mg/100g)
Sodio	72	30 - 134
Potasio	278	19 - 502
Calcio	79	19 - 881
Magnesio	38	4,5 - 452
Fósforo	190	68 - 550

Figura 2

Fuente: Dibaq

"Compra para ti. Compra para toda la familia" es el eslogan de la campaña con la que las pescaderías venden comida para mascotas

trar en las pescaderías alimentos "gourmet" para perros y gatos.

Consideramos que la venta de estos productos en las pescaderías tradicionales es un acierto ya que los consumidores, al tiempo que hacen la compra de pescado para ellos, pueden adquirir para sus mascotas alimentos elaborados con estos ingredientes e incorporarlos en sus dietas.

Creemos que las familias estarán abiertas a comprar estos productos en pescaderías, ya que el con-

sumidor de pescado sabe que es un alimento muy saludable, también para sus mascotas.

Bajo la marca "Dibaq Sense" comercializamos patés para cachorros con salmón, recetas frescas con atún, pescado blanco, salmón o arenque, bacalao a la portuguesa, pulpo a la gallega o atún con gambas. Animamos a los dueños a dar estos alimentos a sus mascotas y que vean cómo mejora su salud. Nuestro lema es "Come sano, dale de comer sano, dale pescado". **M**

Creencias y prejuicios que pueden dañar



En el entorno laboral marítimo, a menudo coexisten diversidad cultural, prácticas religiosas y diferentes orígenes étnicos, lo que puede favorecer la aparición de prejuicios. Nuestras creencias y prejuicios, aunque a menudo inconscientes, moldean profundamente nuestra percepción de la realidad y afectan nuestro bienestar psicológico y a las relaciones sociales que surgen en los buques.

M SERGIO VILLAR FERNÁNDEZ
DOCTOR EN PSICOLOGÍA DE LA UCJC

Las creencias, aunque nos dan seguridad al reducir la incertidumbre, pueden también transformarse en estereotipos y prejuicios hacia ciertos grupos. Esto crea una barrera entre nosotros y los demás, generando desconfianza y distanciamiento social. Esto puede generar tensión, ansiedad y estrés. Además, las

creencias cerradas limitan la flexibilidad cognitiva, dificultando la adaptación a nuevos contextos y el cambio de nuestras perspectivas.

Para mitigar el impacto negativo de las creencias y prejuicios, es importante gestionar la autoconciencia y exponerse a experiencias y personas diferentes. Esta exposición permite cuestionar los estereotipos y promover una mentalidad abierta y adaptable, mejorando así nuestra calidad de vida emocional.

En el entorno laboral marítimo, a menudo coexisten diversidad cultural, prácticas religiosas y diferentes orígenes étnicos, lo que puede favorecer la aparición de prejuicios. Las creencias y prejuicios son tan poderosos que pueden moldear nuestras percepciones y comportamientos, afectando nuestras relaciones y nuestra salud mental. Aunque nos guste pensar que no somos prejuiciosos, la realidad es que interpretamos el mundo a través de un filtro lleno de suposiciones y juicios preestablecidos. Este artículo explora cómo esas creencias cerradas condicionan nuestra vida diaria y qué pasos podemos dar para librarnos de sus efectos negativos y abrirnos a nuevas realidades.

El novelista francés Marcel Proust, en su novela "En busca del tiempo perdido", dejó escrita una frase que me acompaña desde hace mucho tiempo y que sirve para enmarcar el tema de este artículo a la perfección. La frase dice así: *"Los hechos no penetran en el mundo donde habitan nuestras creencias y, como no les dieron vida, no las pueden matar; pueden estar desmintiéndolas cons-*



tantemente sin debilitarlas, y una avalancha de desgracias o enfermedades que una tras otra padece una familia no le hace dudar de la bondad de su Dios ni de la pericia de su médico". (Proust, 1970, pág. 148). Esta frase que, a priori, podría interpretarse como una mera hipérbole literaria, refleja una serie de procesos psicológicos de suma relevancia que afectan al devenir de nuestro día a día tanto individual como social y que, en muchas ocasiones, nos llevan a obcecarnos con creencias preconcebidas, rígidas e inflexibles que no nos permiten acceder a la realidad de los hechos.

PREJUICIOS

Cuando doy clase a mis alumnos de Psicología, una de las ideas que les trato de transmitir constantemente es que a la hora de entender por qué alguien piensa, siente o se comporta de determinada manera, no nos tenemos que fijar en la realidad que le rodea, sino en cómo esa persona percibe di-

cha realidad. Da igual que alguien esté rodeado de personas que le apoyan incondicionalmente. Si esa persona, por las razones que sean, percibe una falta de apoyo, se sentirá sola e incomprendida. Esa realidad subjetiva que vive en nuestra mente y que tanto impacto tiene sobre nuestras vidas es lo que conocemos como creencias. Las creencias no solo versan de nosotros mismos, sino de cualquier cosa que tenga que ver con cómo funciona nuestro mundo. Uno puede creer que no sirve para nada, que hay un Dios bondadoso que juzga nuestras acciones o que los sueños se hacen realidad. Todo ello son creencias que pueden marcar no solo nuestras acciones sino hasta nuestra propia identidad, tanto para bien, como para mal. ¿Pero, para qué sirven las creencias?

PARA QUÉ SIRVEN

A los seres humanos, en líneas generales, se nos da mal gestionar la incertidumbre. Cuando nos encon-

tramos ante una situación novedosa en la que no sabemos cómo debemos comportarnos, nos agarramos a un clavo ardiendo con tal de reducir esa incertidumbre. Las creencias juegan un papel muy importante y beneficioso en este sentido, ya que de alguna manera nos permiten reducir dicha incertidumbre mediante el conocimiento más o menos acertado que tenemos del mundo que nos rodea.

Si centramos un poco más el foco, las creencias que giran en torno a cómo son las personas por pertenecer a determinados grupos reciben el nombre de estereotipos y, una vez más, nos ayudan a comprender el mundo social de nuestro alrededor. El problema es que también nos hacen presuponer cosas que no siempre son acertadas. Además, estas creencias que tenemos sobre las personas o los grupos, en muchas ocasiones adoptan una forma más peligrosa, porque dejan de ser solo ideas para convertirse en ideas y emociones. En el momento en que esto ocurre, empezamos a hablar de prejuicios.

Todos hemos oido hablar de los prejuicios, pero cabe plantearse por qué son tan problemáticos. El principal problema de los prejuicios es que desencadenan conductas de discriminación, una de las mayores lacras de la sociedad.

Otro problema es que a las personas nos cuesta muchas veces

reconocer que tenemos prejuicios. La sociedad ha avanzado mucho en los últimos tiempos con relación a temas de prejuicios tan relevantes como el racismo, el machismo o la homofobia, lo cual nos puede llevar a pensar que todos estos problemas están superados. Nada más lejos de la realidad. Los prejuicios y la discriminación siguen campando a sus anchas, solo que en muchas ocasiones de una forma mucho más sutil e insidiosa. Es esa sutilidad la que a veces hace que sea más difícil detectarlos tanto en los demás como en nosotros mismos y eso es problemático, ya que una de las formas que tenemos para combatir los prejuicios es precisamente tener autoconciencia de ellos.

IMPACTO

Las creencias y los prejuicios no solo condicionan nuestros comportamientos hacia los demás, sino que también suponen un impacto negativo sobre nosotros mismos y nuestro bienestar psicológico.

A nivel individual, vivir bajo el peso de estas creencias y actitudes puede generar un estado de tensión constante. Muchos estudios han demostrado empíricamente que los prejuicios se encuentran



íntimamente ligados a niveles altos de ansiedad y estrés, especialmente en situaciones que ponen a prueba las creencias que subyacen a esos prejuicios. El motivo de que se produzca esta respuesta de ansiedad y estrés tiene que ver con que, al enfrentarnos con ideas o personas que se oponen a nuestras creencias, nuestro cerebro lo percibe como una potencial amenaza y activa una respuesta de alerta. Este estado de hipervigilancia es incómodo en sí mismo, pero además puede acabar cronificándose y afectar así a nuestra calidad de vida.

Los prejuicios pueden desencadenar conductas de discriminación



Cómo luchar

Como ya se ha apuntado, la autoconciencia es esencial para poder combatir nuestros estereotipos y prejuicios.

Ser conscientes de que todos podemos ser inflexibles o prejuiciosos respecto a ciertos grupos o situaciones constituye el primer paso hacia el cambio de esas ideas o emociones rígidas e injustificadas. La autoconciencia se puede desarrollar a través de la educación, pero también hay mucho trabajo personal de autoobservación que cada uno de nosotros podemos practicar por nuestra cuenta. Además de la autoconciencia, otra herramienta de la que disponemos

para combatir los prejuicios es exponernos activamente a nuevas personas y experiencias. Salir de los espacios de confort a los que estamos acostumbrados y ser conscientes de otras perspectivas diferentes constituye una excelente oportunidad de poner a prueba nuestros prejuicios. Además, según nos vamos familiarizando con otras formas de entender la vida, cada vez nos va a resultar más fácil detectar sesgos en nuestros juicios y así poner en tela de juicio nuestras creencias más rígidas. Solo así podremos dar los primeros pasos hacia una vida más libre y abierta a la realidad.

A los seres humanos, en líneas generales, se nos da mal gestionar la incertidumbre

Otra consecuencia de nuestras creencias cerradas y prejuicios es que reducen enormemente la flexibilidad cognitiva. La flexibilidad cognitiva es una capacidad esencial para adaptarnos y comprender nuevas circunstancias y puntos de vista.

Tener inflexibilidad o rigidez cognitiva implica, por tanto, dificultades para valorar nueva información que puede contradecir lo que pensamos y también para manejar los cambios que se pueden producir en nuestra vida de forma cotidiana. Este patrón de rigidez puede llevar a las personas a quedarse estancadas en for-

mas de pensamiento totalmente obsoletas y cada vez más desadaptativas que acaban desencadenando frustración. Las creencias cerradas y los prejuicios también tienen un impacto negativo sobre lo social. Los prejuicios en sí mismos fomentan una visión desconfiada y crítica de ciertos grupos o individuos, lo que genera distancia social. Llevado al extremo, este proceso puede acabar implicando una dificultad

manifestada por establecer relaciones significativas con los demás y, consecuentemente, una sensación de aislamiento que afecte gravemente al bienestar emocional.

Por último, como hemos señalado, los prejuicios pueden desencadenar comportamientos discriminatorios, algunos más explícitos y otros más sutiles. En cualquiera de los casos, cuando tratamos de forma negativa a personas que prejuzgamos, es habitual que estas reaccionen en consecuencia, lo cual raramente resulta en una interacción positiva.

Este ciclo refuerza los prejuicios iniciales que nos llevaron a comportarnos así, creando un círculo vicioso en el que nuestras creencias y prejuicios se validan constantemente y dificultan la posibilidad de estar abiertos a nuevas percepciones y experiencias. **M**

BUQUES SANITARIOS Y CRME

Alianza que salva vidas



En el océano Atlántico la distancia y el aislamiento convierten cualquier urgencia médica en un importante desafío. La seguridad y la garantía de la atención sanitaria de los trabajadores del mar depende de recursos sanitarios altamente especializados, como es el caso de la asistencia prestada por el Centro Radio Médico Español (CRME) y por los buques hospitalares (BBHH) Esperanza del Mar y Juan de la Cosa del Instituto Social de la Marina (ISM), en coordinación con los medios disponibles de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), entre los que se encuentran los medios helitransportados.



CARLOS VELEDA Y ÓSCAR CREO • MÉDICOS DE SANIDAD MARÍTIMA

Cuando un paciente requiere evacuación, los buques hospitalares del ISM o el CRME, contactan directamente con el Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo ubicado en Madrid. Este, a su vez, si fuese necesario establece comunicación con los servicios de salvamento del país más cercano a la posición del buque.

El proceso incluye el envío de un informe médico (TMAS report), en castellano e inglés, con las necesidades asistenciales del paciente. Esta información resulta crucial para que los equipos de rescate conozcan el estado del enfermo y准备n los recursos adecuados. La coordinación internacional convierte cada evacuación en un engranaje preciso donde confluyen

médicos, marinos, y rescatadores especializados, garantizando una respuesta rápida y organizada.

Los helicópteros utilizados en estas operaciones disponen de una autonomía tal que permiten operaciones hasta una distancia que oscila alrededor de las 150 millas náuticas de la costa. Su despliegue depende de diferentes factores como las condiciones meteorológicas, la distancia al objetivo y la gravedad clínica del paciente. En cuanto a la dotación de personal sanitario, si el cuadro clínico es muy grave, se



solicita la presencia de un médico y un enfermero a bordo; en casos de menor gravedad, puede bastar con personal de enfermería o incluso con paramédicos. En países como el Reino Unido, esta figura ha adquirido gran relevancia, ya que cuentan con una amplia formación para la atención en emergencias extrahospitalarias.

Un aspecto fundamental previo al traslado es la estabilización clínica del paciente. Los médicos y enfermeros de los BBHH preparan al enfermo, controlando sus parámetros vitales, administrando medicación y explicándole el procedimiento para reducir la ansiedad. El componente psicológico es esencial: un paciente informado y tranquilo afronta el traslado con mayor seguridad, lo que repercute directamente en su evolución posterior.

URGENCIA VITAL

La evacuación por helicóptero se reserva para situaciones de urgencia vital en las que el tiempo marca la diferencia. Con carácter general, y según los tiempos de respuesta, patologías como infartos agudos de miocardio, ictus, politraumatismos graves o cuadros quirúrgicos

urgentes pueden requerir la activación inmediata de este recurso. La decisión de cómo, cuándo y en qué condiciones realizarla, es el resultado de una valoración conjunta entre el equipo médico del buque hospital, el CRME (en su caso) y Salvamento Marítimo, priorizando tanto la seguridad del paciente como la de los rescatadores.

Las evacuaciones aéreas no están exentas de limitaciones. Factores meteorológicos como niebla densa, lluvias intensas o vientos fuertes pueden impedir el vuelo o reducir la autonomía efectiva de los helicópteros. La falta de visibilidad nocturna constituye otro obstáculo que exige extremar precauciones. Además, las condiciones clínicas del paciente también pueden contraindicar la evacuación: cuadros de inestabilidad hemodinámica severa o lesiones que impiden la movilización segura requieren un abordaje previo antes del traslado. Finalmente, los rescatadores asumen un riesgo inherente durante las maniobras de izado, lo que obliga a evaluar cada decisión con rigor técnico y médico.

PROCEDIMIENTO

El procedimiento comienza con la notificación de un caso crítico desde los buques hospital, o CRM al centro de Salvamento Marítimo en Madrid. Allí se valora la gravedad y se contacta con los servicios del

país más cercano. Tras confirmar la disponibilidad de medios, el equipo médico pertinente envía el informe clínico completo para coordinar la asistencia.

Siempre que las condiciones lo permiten, el helicóptero facilita una transferencia rápida y segura del paciente, quien es izado mediante camilla con sujeción con arneses y correas asegurando su inmovilización completa. Una vez asegurado, el helicóptero lo traslada al hospital en tierra donde se garantiza la continuidad del tratamiento. Cada paso de esta cadena busca minimizar riesgos y maximizar la supervivencia del paciente.

La atención sanitaria a distancia prestada representa el compromiso institucional con la salud de los trabajadores del mar. En el caso de las evacuaciones aéreas, la estabilización clínica, la preparación psicológica, la gestión de riesgos y la movilización aérea forman parte de un engranaje complejo cuyo objetivo último es salvar las vidas de los trabajadores del mar.

En medio del océano, donde cada minuto puede marcar la diferencia, las evacuaciones aéreas constituyen un símbolo de esperanza. El mensaje es claro: la protección de la salud de los trabajadores del mar, es un valor prioritario irrenunciable, y mientras existan voluntad y recursos, ninguna vida quedará desprotegida en alta mar. **M**





Salpicón de corvina, rape y langostinos con vinagreta de mango

PARA 4 PERSONAS

INGREDIENTES

- 150 g lomo de corvina fresca
- 150 g lomo de rape limpio
- 150 g langostinos pelados
- 1 mango maduro
- Perejil fresco
- Media cebolla tierna
- 2 huevos cocidos
- 1 pimiento morrón de lata
- 3 partes de aceite de oliva
- 1 parte de vinagre de manzana
- Sal
- 1 hoja de laurel
- Un poquito de cebollino picado

ELABORACIÓN

■ PASO 1

Cocemos la corvina en agua, laurel y sal, desmenuzamos y reservamos. Cocemos de igual forma el rape y los langostinos y lo cortamos en dados pequeños. Reservamos.

■ PASO 2

Cortamos los vegetales en *brunoise* fina, y medio mango en *brunoise* gruesa. Lo mezclamos en un bol con el huevo cocido previamente cortado en dados gruesos. Reservamos.

■ PASO 3

Vinagreta: En un vaso batidor trituramos el resto del mango, el aceite, el vinagre y una pizca de sal. Debe quedar un líquido espeso y cremoso. Reservamos.

■ PASO 4

Mezclamos los pescados con el langostino y los vegetales, en una bandeja besuguera (por ejemplo), para que quede el salpicón estirado. Añadimos la vinagreta de mango y mezclamos todo bien. Tapamos con papel film y dejamos enfriar y reposar un mínimo de 3 horas en la nevera.

■ PASO 5

Montaje y presentación: Con ayuda de un molde o aro (o simplemente haciendo un montículo), disponemos el salpicón en medio de un plato trinchero. Decoraremos con cebollino picado y un chorro de aceite de oliva (cualquier vegetal verde y aromático podría servir). Se puede decorar y acompañar con una mayonesa de mango o aguacate. Servir bien frío.

• Valoración Nutricional •

Este plato es un entrante muy ligero, ideal para verano, que combina proteínas de elevado valor nutritivo, bajo contenido en grasas, principalmente ácidos grasos poliinsaturados como los omega-3, y muy rico en vitaminas y minerales.

MUY NUTRITIVO: Tanto el rape, como la corvina, los langostinos y los huevos poseen un alto contenido en proteínas de elevado poder biológico ya que poseen aminoácidos esenciales.

En concreto en la clara del huevo están concentradas las principales proteínas; la ovoalbúmina (54% de las proteínas de la clara), la ovotransferrina y la ovomucina.

Las proteínas tienen muchísimas importantes funciones: intervienen en la composición de la queratina del pelo y uñas; en el colágeno, componente esencial de los huesos; en la defensa del organismo como inmunoglobulinas; en el transporte de los lípidos en la sangre a los distintos órganos; intervienen en la contracción muscular; o como parte de hormonas tan importantes como la insulina o la hormona del crecimiento.

RICA FUENTE DE VITAMINAS: Las vitaminas y minerales antioxidantes juegan un papel crucial en la protección del cuerpo contra el daño causado por los radicales libres quienes contribuyen al envejecimiento y a diversas enfermedades. El mango posee minerales y antioxidantes, además de fibra, calcio, potasio y magnesio, así como ácido fólico.

Es una excelente fuente de vitaminas A, C y del grupo B, importantes para el sistema nervioso y el correcto funcionamiento del metabolismo. Es rico en magnesio y calcio, que se relaciona con el buen funcionamiento

del intestino, nervios y músculos, forma parte de huesos y dientes, mejora la inmunidad. Contiene potasio, mineral necesario para la transmisión y generación de los impulsos nerviosos y para la actividad muscular normal. Además, aporta fibra que mejora el tránsito intestinal.

GRAN PODER ANTIOXIDANTE: El rape, la corvina y los langostinos son muy ricos en vitaminas del complejo B, sobre todo B12 y B3; y son una gran fuente de selenio, calcio, magnesio y fósforo como minerales.

El huevo incluye un alto contenido de ácidos grasos monoinsaturados. De entre las vitaminas destacan las vitaminas D y A, y las del grupo B (B12, B2 o riboflavina, B3 o niacina y folatos). Entre los minerales, el fósforo (por su elevado contenido en fosfolípidos), el yodo, y el selenio. Además, hay pigmentos, de entre los que destacan los carotenoides asociados a lipoproteínas y las xantofilas (zeaxantina y luteína) con carácter antioxidante.

GRASAS CARDIOSALUDABLES: Los pescados blancos como el rape y la corvina, el aceite de oliva, y el mango son una buena fuente de ácidos grasos omega-3 quienes ofrecen una amplia gama de beneficios para la salud, incluyendo la protección cardiovascular, la mejora de la función cerebral, la reducción de la inflamación y el apoyo a la salud ocular. Además, pueden ayudar a reducir los niveles de triglicéridos, disminuir la presión arterial y prevenir la formación de coágulos sanguíneos. ■



• Autores •

Grupo de Nutrición Saludable Sanidad Marítima formado por las doctoras de Sanidad Marítima Celia López, Inés Pérez y el enfermero Beñat Retegui. Receta elaborada por los cocineros de buques José Manuel Canosa y Esteban Filgueira.

MENOS PESCADORES

LAS PALMAS - El nivel de ocupación de la pesca en Canarias mantiene un índice regresivo (...). Últimamente, el sector ha alcanzado cifras regresivas, acentuándose periódicamente la falta de atractivos para la gente de la mar. La regresión se extiende también al personal de las industrias auxiliares, hasta el extremo de que es difícil contratar trabajadores, atraídos por otras profesiones mejor remuneradas.

SUPERPETROLEROS

Los superpetroleros se comparan con modernos leviatanes o dinosaurios, que les convierte en auténticos anacronismos flotantes. Son uno de los mayores peligros inventados por la tecnología moderna para la conservación del medio ambiente. (...).



Problemas en Terranova



SAINT PIERRE ET MICHELON.- Hasta 1970, la evolución de la flota bacaladera había seguido una curva ascendente. Se estabilizó durante los tres años siguientes y comenzó su declive coincidiendo con la crisis económica del mundo occidental del 74, para finalmente acelerar su caída en el año actual.

Muchos son los factores que han contribuido a este "bache", y de sobra conocidos: aumento enorme

de los costos, principalmente gasoil; disminución de las capturas; bajonazo de los precios y la no venta de pescado. A todo ello se añade la amenaza de la extensión de las 200 millas en el litoral canadiense y el problema de la inflación (...).

Desde el primero de agosto, Ottawa ha cerrado todos sus puertos de la costa atlántica a la flota rusa al considerarla culpable del agotamiento de los bancos de peces (...).

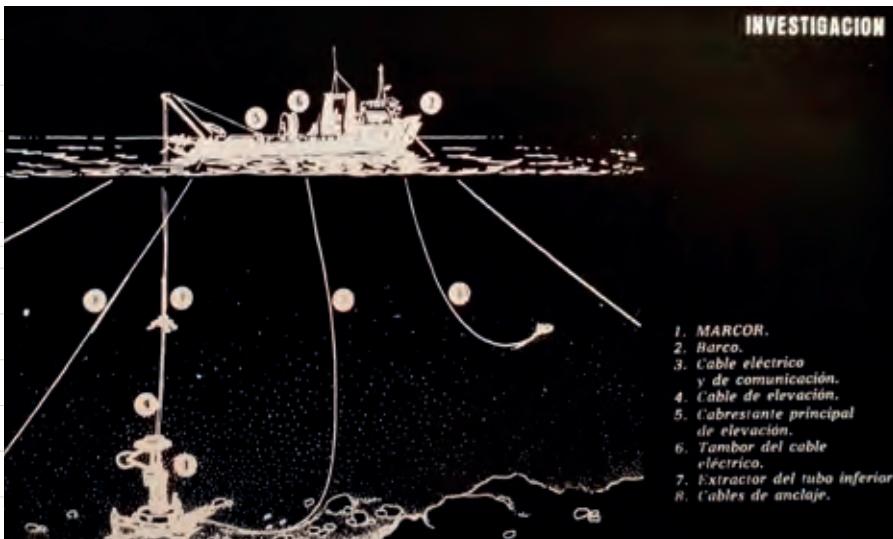
Regularización de las vacaciones

MADRID. - Se ha procedido, en la revisión y actualización de la Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante, a la acomodación del texto de algunos de sus artículos a los Convenios de la OIT, ratificados por España, referidos al documento de identidad de la gente del mar, que se recoge en el artículo 36 de la Ordenanza, y el artículo 91, relativo a la extinción del contrato de enrolamiento o embarco, a los que se les da nueva redacción, regulando y acomodando su texto a dichos Convenios. (...) Pero lo que consideramos fundamental

de la reforma de la Ordenanza es lo relativo a dos cuestiones importantísimas:

La primera de ellas son los días de descanso, perfeccionándose el sistema de acumulación de domingos y festivos al período reglamentario de vacaciones, que se regula en los artículos 145 y 154 de la Ordenanza. (...) Por otra parte, se revisa el régimen económico, incrementándose las indemnizaciones por trabajos sucios, que se cifra en 12 pesetas diarias, para el personal de maestranza y subalternos que realizan estas labores. (...).

Sonda para toma de muestras



1. MARCOR.
2. Barco.
3. Cable eléctrico y de comunicación.
4. Cable de elevación.
5. Cabrestante principal de elevación.
6. Tambor del cable eléctrico.
7. Extractor del tubo inferior.
8. Cables de anclaje.

Teniendo en cuenta el creciente interés en la investigación minera geológica y geotécnica en el mar, Atlas Coppo ha desarrollado, en colaboración con Wimpey Laboratories Ltd., de Gran Bretaña, una sonda: el MARCOR. Esta funciona según los principios de una sonda de investigación minera con tubo testigo del tipo llamado Wire-Line; está diseñada para sacar

testigos del fondo del mar, hasta una profundidad de agua de 200 metros. La sonda se controla a distancia a partir de un cuadro de mandos situado en el barco que la atiende. La instalación de la sonda en el fondo del mar y su manejo se realiza sin necesidad de buceadores. La sonda está conectada al barco por un cable eléctrico de mando a distancia. (...).

Evaluación de peces pelágicos

BALEARES.- Dentro de los planes del Instituto Español de Oceanografía figuran varios que tienen por objetivo evaluar las especies de peces que están siendo explotadas en la actualidad por la flota pesquera española (...). A partir de noviembre de 1974 se ha comenzado a poner a punto la técnica de evaluación de "stocks" de peces por métodos acústicos. La realización de la campaña "PELAGIA VIII-75" ha constituido un paso más

para preparar este sistema de evaluación (...). El objetivo fundamental de esta campaña fue adiestrar al personal con el equipo de reciente adquisición y el de efectuar distintos tipos de calibración con aquellas especies de peces pelágicos que abundan en aguas de Mallorca. Otro objetivo fue realizar un estudio de la distribución y de la abundancia de estas especies en la zona comprendida entre las islas de Cabrera y Dragonera. (...).

PLAN MARISQUERO

HUELVA - El Plan de Explotación Marisquera y de Cultivos Marinos de la Región Sudatlántica ha iniciado sus actividades al constituirse recientemente la Comisión de Dirección del Permares.

Entre los cometidos para la que ha sido creada destacan el desarrollo de una campaña de prensa para dar a conocer el Plan; contribuir a la formación profesional de los mariscadores y hacer un inventario de nuevas zonas de cultivo. (...).

NO HAY PESCA

GIJÓN - La grave situación por la que atraviesan todas nuestras embarcaciones de arrastre, especialmente las repartidas entre Avilés y Gijón, no es tanto por el desmesurado incremento de los gastos de explotación como por lo baldío de sus lances de pesca de cada día que desde hace algún tiempo, son bastante escasos. (...).

PESCA EN ISLANDIA

VIGO.- El anuncio de Islandia de aumentar hasta 200 millas el límite de sus aguas jurisdiccionales a partir del mes de octubre, inquieta a los armadores gallegos del sector de altura que pescan en esas latitudes.

El Gobierno islandés asegura que, bajo ningún concepto va a permitir que los barcos extranjeros faenen dentro del límite de las 50 millas. (...).



La OPE vuelve a batir récords

La 36 edición de la Operación Paso del Estrecho (OPE), que se ha desarrollado entre el 15 de junio y el 15 de septiembre de 2025, finalizaba reportando las cifras más altas en volumen de tránsito de pasajeros y vehículos desde que comenzara su registro hace casi cuatro décadas.

M. Y. SOTO

Más de tres millones de viajeros se han desplazado entre el continente europeo y el norte de África este año, en la mayor operación de desplazamiento de personas planificada en Europa. La Operación Paso del Estrecho, que se activa cada verano, gestiona el tránsito de ida y vuelta de los ciudadanos de origen magrebí que viajan desde distintos países europeos hasta sus países de origen durante su período vacacional.

Han sido tres meses de intenso movimiento en los nueve puertos españoles implicados en la coordinación del operativo: 3.488.208 pasajeros y 857.851 vehículos han cruzado el Estrecho de forma fluida y segura. El incremento de



Vehículos esperando para salir del ferry en el Puerto de Algeciras.

pasajeros con respecto a 2024 ha sido de 97.002, lo que ha supuesto un aumento del 2,9 por ciento. El incremento del número de vehículos entre 2024 y 2025 ha alcanzado los 24.500.

Los puertos de Algeciras y Tarifa, principales nodos de conexión marítima con Marruecos, han vuelto a concentrar la mayor parte de los desplazamientos. El tráfico de

pasajeros ha crecido un 5,3 por ciento y el de vehículos un 3,5%, en relación con 2024.

La OPE, dirigida a prevenir situaciones de riesgo y a hacer frente a las contingencias de estos trasladados masivos, está coordinada por la Dirección General de Protección Civil del Ministerio del Interior e implica la participación de 20 organismos de las administraciones estatal, autonómica y local donde se ubican los puertos de embarque.

En esta ocasión, más de 29.000 personas han participado en el operativo entre sanitarios, miembros de las Fuerzas de Seguridad del Estado, personal de Puertos y de la Dirección General de la Marina Mercante, así como de las delegaciones y subdelegaciones del Gobierno. M

La OPE 2025 ha movido un 2,9% más de pasajeros (97.002) y vehículos (24.500) que el año pasado



GALICIA

La pesca como apuesta de futuro

La Cooperativa de Armadores de Pesca de Vigo (ARVI) organizaba el pasado mes la duodécima conferencia internacional de análisis del futuro de la pesca. Bajo el lema "La pesca como apuesta de futuro", esta edición se concentró en dos grandes bloques temáticos: el relevo generacional y la necesidad de renovar la flota.

M PATRICIA ROMERO ALONSO

En las distintas intervenciones se puso de manifiesto que solo uno de cada cuatro trabajadores del mar tiene menos de 40 años. Este envejecimiento del sector refleja una vez más la evidente dificultad para atraer jóvenes al mar, circunstancia que desde hace años se ha convertido en una de las principales preocupaciones y retos. Javier Touza, presidente de ARVI, considera que la mejor manera de atraer savia nueva a las tripulaciones es ofrecer barcos de última generación para lo que es necesario renovar la flota.

En la misma línea se manifestó Aurora de Blas, directora general de Ordenación Pesquera. La represen-



Entre las autoridades asistentes figuraba la directora del ISM, Elena Martínez.

tante del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación reconocía que se abre un futuro incierto para la pesca tras el anuncio de la Comisión Europea de una reducción importante en los fondos de ayudas para el sector, "*las perspectivas no son ni claras ni bonitas (...) no ha puesto las cosas fáciles*", reconocía.

También ha incidido en que España requiere de "*barcos más eficientes y rentables*", lo que es difícil con embarcaciones de "*más de 30 años*". Un problema cuyo origen radica en la prohibición de usar fondos europeos para construir barcos de pesca, aunque en breve se publicará el real decreto de modernización de la flota.

DUQUE DE AHUMADA

La jornada se completó con la entrega del buque oceánico Duque

de Ahumada a la Guardia Civil, una embarcación de última generación (financiada en un 90% con fondos europeos) que se incorpora al Grupo Marítimo del Estrecho, con base en Cádiz, y que trabajará en la prevención de la delincuencia transfronteriza y la seguridad marítima. También en misiones de Frontex para la prevención de la trata de seres humanos.

La embarcación mide 82,15 metros de eslora total, cuenta con cinco cubiertas, helipuerto, dos embarcaciones de intervención rápida y un vehículo submarino (ROV).

El buque ha sido construido en los astilleros Armón de Vigo. Tanto a la jornada organizada por ARVI como a la ceremonia de entrega asistió la directora del Instituto Social de la Marina, Elena Martínez Carqué. **M**

Reconocimiento a las mujeres rurales



El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha concedido un premio honorífico de Excelencia a la Innovación para Mujeres Rurales a las mujeres cooperativistas del sector agroalimentario. En la categoría de actividad acuícola o pesquera, Castell de Guadalest (Alicante) ha logrado el primer premio por Aitana Espirulina (una iniciativa de cultivo y elaboración de forma sostenible de espirulina,

que combina producción, formación y visitas guiadas). El segundo galardón recayó en Mª Carmen Sánchez (Galuriña, A Coruña), por sus productos de panadería con algas. El tercero fue para Bermeoko Neskatila eta Sa-regin Autonomoen Elkartea (Bermeo, Bizkaia), por sus experiencias de turismo marinero. La entrega se celebrará el 15 de octubre, Día Internacional de las Mujeres Rurales.

Acuerdo histórico

La Unión Europea celebra la entrada en vigor del Acuerdo sobre Subvenciones a la Pesca de la OMC, concluido en 2022 tras dos décadas de negociaciones. Es el primer pacto multilateral comercial con enfoque explícito en sostenibilidad. Prohíbe subvenciones que fomentan la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), así como ayudas en aguas internacionales no reguladas y a poblaciones sobreexplotadas. Introduce normas vinculantes y exigencias de transparencia sin precedentes, obligando a los gobiernos a notificar sus prácticas pesqueras. Además, crea un Comité de Subvenciones para supervisar su cumplimiento. Un hito global

para proteger los océanos y garantizar el futuro de la pesca sostenible.

Nuevo Punto Violeta



La Dirección Provincial del ISM en Málaga inauguró el pasado 16 de septiembre su Punto Violeta, un espacio institucional contra la violencia de género. En la foto la jefa de la uni-

dad de violencia contra las mujeres Amaya Martínez, la funcionaria encargada del tema Mª José Olivares, el subdelegado del Gobierno, Javier Salas, y Olvido Santos, directora provincial del ISM en Málaga.

Contra la contaminación

Madrid acogió en septiembre la 37^a reunión del Acuerdo de Bonn, donde representantes de diez países europeos aprobaron una nueva estrategia para combatir la contaminación marina en el Mar del Norte durante la próxima década. El encuentro, promovido por el Ministerio de Transportes, contó con la participación de la directora general de la Marina Mercante, Ana Núñez. España, miembro desde 2022, reforzó su compromiso con la vigilancia, respuesta operativa, cooperación científica y abordó la

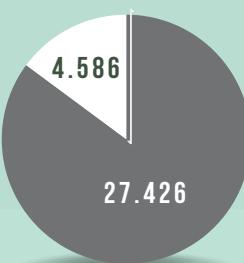
RECONOCIMIENTOS MÉDICOS

A AGOSTO DE 2025



TOTAL

32.012



FUENTE: SERVICIO DE SANIDAD MARÍTIMA Y PRESTACIONES SANITARIAS (ISM)

vinculación del acuerdo al Convenio MARPOL para limitar la contaminación de los buques.

V Acuerdo de la Estiba

El V Acuerdo Marco de la Estiba ha quedado prorrogado para los próximos 6 años, hasta el 31 de diciembre del año 2031, tal y como han acordado los miembros de la Comisión Negociadora del V Acuerdo en una reunión celebrada el pasado 17 de septiembre. La decisión responde a la necesidad de consolidar el modelo laboral tras la sentencia del Tribunal Supremo que avaló su validez. Un paso importante que aporta estabilidad en las relaciones entre las partes.

Mar, pesca y juventud



Del 24 de septiembre y hasta el 20 de diciembre estará en marcha la campaña "La mar de Cádiz y sus gentes", una iniciativa de Diputación de Cádiz y Federación de Cofradías de Pescadores para dar a conocer los productos y las artes de pesca de la provincia. Con esta excusa se realizarán exposiciones, visitas a lonjas y puertos, talleres en centros de mayores y degustaciones de pescado fresco, fomentando la sostenibilidad del sector y hábitos de alimentación saludables.

A photograph of a man with short hair, wearing a pink shirt and blue overalls, smiling while holding a white tray with several pieces of fresh fish. He appears to be in a kitchen or food preparation area. In the top right corner of the image frame, there is a QR code.

"Pescado para todos, la verdadera suerte" es la primera gran campaña de Acuicultura de España, promovida por Apromar, que acerca a los ciudadanos una actividad esencial para garantizar pescado fresco, natural, sostenible y de calidad.

Recuperar la basura marina

Un informe internacional marca la hoja de ruta para recuperar los Dispositivos Agregadores de Peces (FADs) perdidos o abandonados, que amenazan los ecosistemas marinos. Publicado por la ISSF tras un taller en Galápagos, propone protocolos operativos, marcos legales, rastreo en tiempo real y financiación sostenible. La industria atunera española, representada por AGAC, refuerza este compromiso con la creación de una alianza internacional para retirar FADs en el Pacífico oriental. La iniciativa se enmarca en el Código de Buenas Prácticas iniciado en 2010.

Pesca ilegal en el Reino Unido

Un informe de la Environmental Justice Foundation alerta de que, tras el Brexit, el Reino Unido ha relajado sus controles de importación de productos pesqueros, permitiendo la entrada de pescado vinculado a la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (IND-NR), así como a graves abusos laborales. El Reino Unido dejó de estar sujeto a la Política Pesquera Comunitaria, que garantizaba el acceso equitativo de los barcos de la UE a las aguas de los Estados miembros. Los consumidores británicos podrían estar adquiriendo, sin saberlo, pescado procedente de actividades ilegales.

Incorporación de nuevos médicos en el ISM

La Subsecretaría de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones aprobó en septiembre la relación definitiva de aspirantes que superaron el proceso selectivo para ingresar como personal laboral fijo, fuera de convenio, en la categoría de médicos de Sanidad

Marítima del Instituto Social de la Marina. Los 24 candidatos han sido adjudicados a sus destinos: Centro Radio Médico y diferentes direcciones provinciales del ISM. La formalización de contratos previsiblemente se realizará en el plazo de un mes.

El gran libro del atún

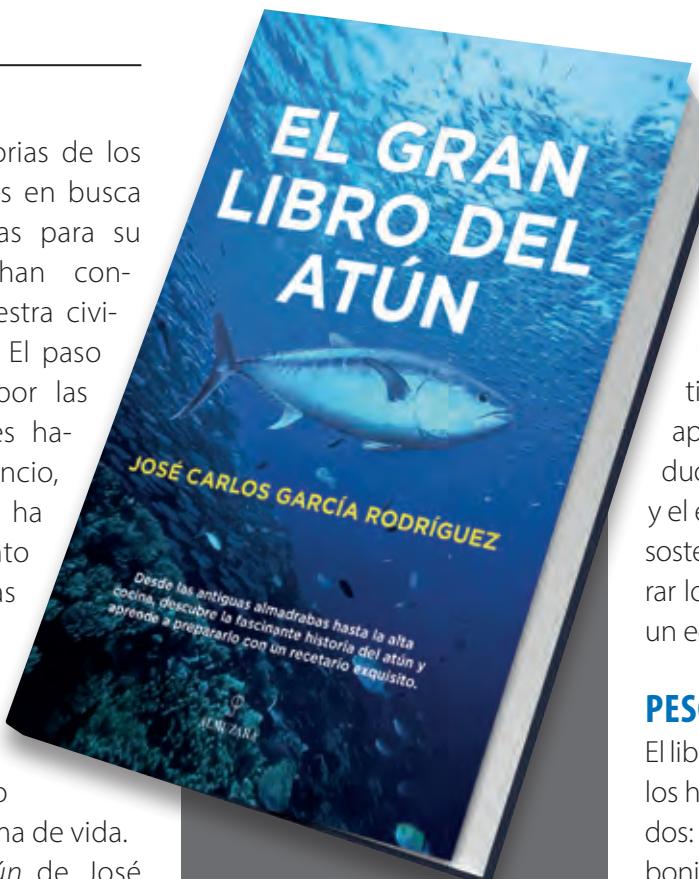
Tradición, cocina y aventura de un pez milenario

M Y.SOTO

Las rutas migratorias de los atunes atlánticos en busca de aguas cálidas para su reproducción, han conformado parte de nuestra civilización mediterránea. El paso de los cardúmenes por las Columnas de Hércules hacia las costas de Bizancio, ida y vuelta cada año, ha sido fuente de sustento y comercio de antiguas poblaciones costeras, que han encontrado en las artes de pesca, despiece, conservación y consumo de los túnidos una forma de vida.

El gran libro del atún de José Carlos García Rodríguez (Sanlúcar de Barrameda, 1948), publicado recientemente con prólogo de Javier Garat, secretario general de Cepesca, explora la relación entre el hombre y el pez a través de los siglos.

En apenas 220 páginas, el autor nos descubre curiosidades históricas de los túnidos, datos sobre la morfología de sus distintas especies, métodos tradicionales de captura y corte, y hasta unas 50 recetas para degustar el atún crudo, cocinado, en conserva o salazón.



Autor: José C. García Rodríguez

Edita: Almuñara

Con este libro descubrimos las muchas facetas del atún. Su autor nos traslada al escenario de las almadrabas andaluzas de la casa Medina Sidonia o la de Vincezo Florio en Sicilia, con su esplendor y decadencia, tras el agotamiento del atún rojo en las aguas mediterráneas. La sobreexplotación pesquera de las poblaciones de atún en sus

migraciones ha formado parte también de su larga historia.

La supervivencia del atún rojo, y del resto de especies, llegó a ser crítica a finales de siglo XX. La alta demanda por su valor comercial en la gastronomía y los inestables factores climáticos, amenazaron con su desaparición. Sólo una drástica reducción de las cuotas de captura y el establecimiento de medidas de sostenibilidad han logrado recuperar los niveles de biomasa, señal de un ecosistema marino saludable.

PESCA SOSTENIBLE

El libro nos introduce en la biología y los hábitats de las especies de túnidos: el rabil, el patudo, el listado y el bonito del norte, con gran relevancia en las flotas gallega, asturiana, cántabra y vasca; y en sus métodos de pesca, siendo el arte del cerco, la pesca con palangre y la almadraba los métodos más utilizados.

La flota cerquera-atunera española es un referente internacional en pesca sostenible: ha sido la primera en el mundo en certificar con el Sello Azul de MSC todas sus capturas de atún tropical en tres océanos.

De fácil lectura y tono divulgativo, este libro se encuentra disponible en librerías por el precio de 25 euros. M

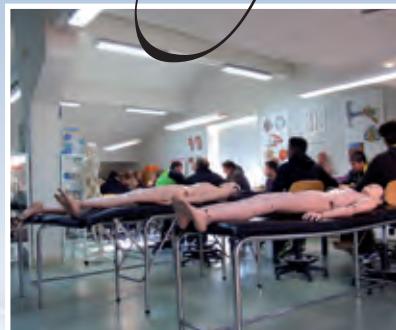
Centro Nacional de Formación Marítima de

Dirección:

Centro Nacional Formación Marítimo de Bamio
C/ O Salgueiral, 43 - Bamio
36618 VILAGARCÍA DE AROUSA
(PONTEVEDRA)
Tel. 986 56 66 41 - Fax 986 50 61 11

BAMIO

La gran escuela del Mar



UNIÓN
EUROPEA

FONDO SOCIAL EUROPEO



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL
Y MIGRACIONES



SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL
Y PENSIONES

INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

El Fondo Social Europeo
invierte en tu futuro



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



Consíguela en el
App Store



Disponible en
Google Play

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

FÁCIL • ÁGIL • ACCESIBLE



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL
Y MIGRACIONES

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL
Y PENSIONES

INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA