

MAR

Nº 664

MARZO 2026



Gustavo Santana

Entrevista al presidente
de Puertos del Estado

Subvenciones al jurel

Comienzan a abonarse
las ayudas por la parada

Relevo generacional

En Ceuta tiene nombre
de mujer: Cynthia León



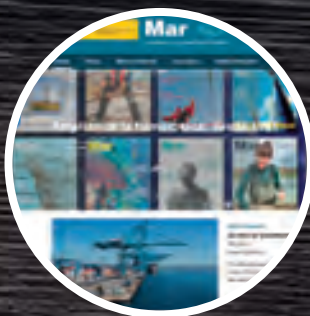
REVISTA **MAR** NEWSLETTER

SUSCRÍBETE para estar al día
de todas las noticias

revistamar.seg-social.es/



PDF



WEB



PAPEL

AHORA TAMBIÉN EN TU CORREO ELECTRÓNICO

España necesita pescadores



El Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones ha iniciado los trámites preceptivos para aprobar una regularización extraordinaria de las personas extranjeras que puedan acreditar una permanencia mínima de cinco meses residiendo en España antes del 31 de diciembre.

Se espera que las solicitudes se empiecen a presentar en abril, una vez cumplida la tramitación pertinente del Real Decreto que sustentará la iniciativa, y que el proceso esté abierto hasta el 30 de junio de 2026.

Según datos de enero de 2026, el Régimen Especial del Mar cuenta 4.228 afiliados extranjeros no comunitarios, de los que 2.771 pertenecen al sector pesquero y acuícola. Por nacionalidades Senegal e Indonesia encabezan la lista, ambos países cuna de pescadores.

Las campañas para atraer trabajadores al sector se multiplican desde todos los ámbitos porque se necesitan pescadores para evitar

el amarre de barcos, el desabastecimiento de las lonjas o la necesidad de comprar pescado (¡más del que ya se adquiere!) a terceros países. Necesitamos mano de obra a bordo, trabajadores que coticen y que conozcan el oficio. Esa es una realidad visible en casi todos los puertos españoles.

El Instituto Social de la Marina desde hace más de tres años impulsa diferentes modalidades de formación para poder integrar a las personas migrantes, a través de figuras como el arraigo socioformativo o formando a expatriados que cuentan con protección internacional, logrando así que, tras un acuerdo con armadores, cofradías y empresas pesqueras, todos los que finalizan los cursos básicos estén ya embarcados.

Y tal y como la ministra de Inclusión, Elma Saiz, subrayaba, esta iniciativa está *"largamente trabajada, dialogada y es necesaria para dar respuesta a una realidad que ya existe en nuestras calles, en nuestras empresas y en nuestra sociedad"*. 



Directora del ISM:

Elena Martínez Carqués

Revista MAR:

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

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

Redacción:

Anabel Gutiérrez (ana-isabel.gutierrez1@seg-social.es)

Secretaría de redacción:

Alicia Alguacil (alicia.alguacil@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/ Churruca, 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, 5ª planta. 28004 Madrid. Tel. 91 700 66 00.

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

Diseño y maquetación: Ismael Ortuño para Editorial MIC.

Imprime: Editorial MIC www.editorialmic.com

Depósito Legal: M.16516/1963

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



sumario

664. Marzo 2026

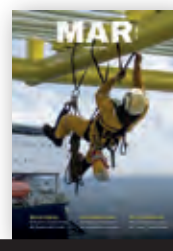


Foto de portada: Reparación a bordo (KarlStury)



Gustavo Santana

Entrevista al presidente de Puertos del Estado
PÁGINA 6

Paralización de la flota



Comienzan a abonarse las ayudas a armadores y tripulantes por el cierre de la pesquería del jurel. **PÁGINA 12**

Más y mejor protección



El Convenio de alta mar establece herramientas que garantizan la conservación, la equidad y la cooperación. **PÁGINA 16**

Plan de formación 2026



Ya se pueden solicitar los cursos de formación del Instituto Social de la Marina. **PÁGINA 20**

La patrona de la lonja



El relevo generacional en Ceuta tiene nombre de mujer: Cynthia León. **PÁGINA 26**

Acuicultura restaurativa



Un modelo desarrollado por el IRTA en Tarragona que revoluciona la crianza de pescado. **PÁGINA 38**

Y además:

10 Escenario de estabilidad

El balance provisional del tráfico marino en los puertos de España en 2025 muestra cifras similares a las de 2024.

22 Reglamento de Control

Javier Garat analiza las dificultades de aplicación de la normativa impuesta por Europa a la flota pesquera.

30 Embarcaciones lista 7

León von Ordanza abre el debate sobre su uso comercial temporal para arrendamiento náutico o chárter.

34 Observación científica marina

Un artículo de APOCM sobre su labor, poco conocida fuera del sector, pero una pieza clave para la sostenibilidad.

42 Mantener el poder adquisitivo

Las pensiones suben una media del 2,7% un incremento del que se beneficiarán más de 13 millones de pensionistas.

44 Atención presencial

Un servicio de calidad en las oficinas del ISM, avalado por las cifras y el respaldo de los usuarios.

48 Los secretos del mar

Plataforma que acerca a los jóvenes a la pesca artesanal y refuerza el vínculo con la tradición marinera.

50 Salud mental

Gestionar el miedo en el trabajo del mar para utilizarlo como recurso de crecimiento personal y profesional.

54 Páginas médicas

El doctor Raúl Elías escribe sobre riesgos físicos y mentales de los profesionales del mar y cómo afrontarlos.

56 Cocina a bordo

Los cocineros y médicos del ISM nos sorprenden este mes con una receta sana y rica de salmón en papillote.

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

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

Síguenos en:



RevistaMAR.ISM



@ISMrevistamar



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

Descárgala en tu smartphone



Gustavo Santana Hernández

PRESIDENTE DE PUERTOS DEL ESTADO



“El puerto del futuro será una plataforma logística inteligente, verde y conectada”

El I Congreso Nacional Portuario, que reunirá en Valencia a los principales actores del sector para abordar sostenibilidad, innovación y retos operativos, se perfila como un punto de encuentro clave para definir el futuro logísticoportuario español. En este contexto, Gustavo Santana, presidente de Puertos del Estado, analiza en una entrevista las prioridades estratégicas y los desafíos que marcarán su evolución en los próximos años.

El sector portuario español llega a un momento decisivo con la celebración del I Congreso Nacional Portuario, que se celebrará del 3 al 5 de marzo en Valencia, un encuentro que aspira a convertirse en referencia para analizar los grandes retos de la logística marítima. Gustavo Santana, presidente de Puertos del Estado, repasa el proceso de preparación del Congreso, sus objetivos y los desafíos estructurales que afronta el sistema portuario.

¿Cómo ha sido la preparación de este primer Congreso?

Ha sido una tarea ardua en el sentido de que queríamos que aportara un auténtico valor añadido, lo que ha obligado a un ejercicio de síntesis y de definición de temas, pero también de selección de los mejores ponentes para tratar esos asuntos. Y creo que lo hemos conseguido. Durante dos días y medio debatiremos sobre temas tan cruciales para el futuro del sector logístico-portuario como el contexto geoestratégico, la sostenibilidad, la innovación, los retos de los servicios portuarios... pero también sobre las personas, que hacen posible que todo esto funcione.

¿Qué objetivo persigue?

El I Congreso Nacional Portuario pretende ser un espacio de diálogo pensado para generar futuro. Lanzamos este foro desde el firme convencimiento de que,



Buque portacontenedores en el puerto de Cádiz.

El gobierno invertirá más de 7.000 M€ en infraestructuras portuarias hasta 2030

para afrontar los desafíos que se presentan en todos los ámbitos (contexto global, situación económica, competencia, cambio climático...) y avanzar en el camino hacia la sostenibilidad, la digitalización y la innovación, debemos hacerlo juntos, tanto las Autoridades Portuarias y los miembros de la comunidad portuaria como todas las empresas y profesionales que de alguna manera están relacionadas con los puertos. ¿Cómo? Abriendo debates, generando reflexiones y explorando vías conjuntas para seguir avanzando y que este sector siga siendo un pilar estratégico.

EEUU ha intensificado su política arancelaria, ¿cómo definiría el papel del sistema portuario español en un contexto global tan volátil?

En un contexto global tan volátil, marcado por el endurecimiento de la política arancelaria de EEUU y por tensiones comerciales recurrentes, el sistema portuario español desempeña un papel estratégico. Por un lado, su posición geográfica privilegiada -puerta natural entre Europa, África, América y el eje Asia-Mediterráneo- permite a los puertos españoles actuar como plataformas de redistribución y tránsito, amortiguando parcialmente los impactos de las disrupciones comerciales. Esto es especialmente relevante cuando los flujos se reconfiguran para evitar sobrecostes arancelarios o buscar rutas alternativas. Por otro lado, el sistema portuario español destaca por su diversificación de tráfico y mercados, lo que reduce la dependencia de un único socio comercial y refuerza su resiliencia. A ello se suma un

modelo de gobernanza portuaria que combina coordinación estatal con autonomía de gestión, facilitando respuestas más ágiles ante cambios bruscos en la demanda o en la regulación internacional. Finalmente, en este entorno incierto, los puertos españoles están llamados a consolidarse como infraestructuras clave para la competitividad europea, apostando por la digitalización, la sostenibilidad y la eficiencia.

¿Cómo están afectando las tensiones comerciales globales?

Hemos hablado de la nueva política arancelaria de EEUU, pero también sigue la guerra en Ucrania, hay inseguridad en rutas marítimas clave, como el Mar Rojo donde la situación está más calmada pero la volatilidad sigue presente y con un tráfico inferior a antes de la crisis. En conjunto, estos factores alteran patrones de tráfico, incrementan costes de transporte y seguros, y generan incertidumbre en las cadenas de suministro. La Organización Mundial del Comercio (OMC)



Vista aérea del puerto comercial de Valencia.

ha revisado sus estimaciones: tras un crecimiento más fuerte de lo esperado en 2025 (2,4%), el avance del volumen del comercio mundial de mercancías en 2026 se prevé muy bajo, cerca de 0,5%. Esto representa una fuerte desaceleración respecto a años recientes y refleja el impacto de estos factores.

¿Pueden surgir oportunidades para nuestro país?

Las tensiones en el Mar Rojo provocaron en 2024 y 2025 un aumento coyuntural de los tráficos en los puertos españoles como efecto del desvío de las rutas tradicionales. La situación geoestratégica de nuestro país juega a favor del sistema portuario estatal, pero de poco serviría esa posición si los puertos españoles no hubiesen alcanzado un nivel de excelencia en infraestructuras y servicios. Y seguimos trabajando para mejorar la competitividad de nuestras instalaciones. El ministro de Transportes y Mo-

vilidad Sostenible, Óscar Puente, presentó a finales del pasado año un ambicioso plan con el horizonte en el año 2030 de más de 7.000 millones de euros en inversiones en capítulos como infraestructuras, sostenibilidad, accesos viarios y ferroviarios, seguridad o digitalización, que permitirán a los puertos afrontar estos desafíos.

Han puesto en marcha un Observatorio de descarbonización...

Efectivamente, Puertos del Estado puso en marcha en 2025 un Observatorio EU-ETS cuya finalidad es detectar posibles fugas de carbono y alteración del tráfico de trasbordo en los puertos sometidos a la Directiva europea EU-ETS, que obliga a las navieras que hagan escala en puertos europeos a pagar por sus emisiones a la atmósfera en función de la capacidad del barco y la ruta recorrida. El objetivo principal del Observatorio es alertar de prácticas evasivas por parte de las navieras en su obligación de adquirir



“Puertos del Estado ha financiado en cinco años más de 215 ideas innovadoras”

esos derechos sobre las emisiones a la atmósfera de gases de efecto invernadero que se reporten -siguiendo el protocolo definido por el Reglamento UE 2015/757-, que ya se hayan producido o que puedan producirse de modo que sea posible anticiparse; pero también apoyar la toma de decisiones de cara a esa revisión de la Directiva del EU-ETS.

¿Qué conclusiones arroja?

Los primeros resultados, que se han trasladado a la UE, revelan un inusual aumento de actividad en puertos extracomunitarios pero próximos a Europa, como los situados en el Reino Unido -en el norte de Europa-, y en Egipto y Turquía, -en el Mediterráneo. Se consideran inusuales en el sentido de que no obedecen a criterios como un incremento significativo de la actividad económica, una reducción de los costes de operación o problemas de congestión en puertos europeos vecinos. El análisis revela que la mayoría de las navieras están desarrollando estrategias que dan más importancia al Reino Unido en sus rutas de las que tenía hasta ahora, decisión que no parece obedecer a cambios en las infraestructuras británicas. En el caso del Mediterráneo, se observa la misma tendencia en puertos de Egipto y Turquía si se comparan con puertos europeos: un fuerte aumento tanto de la capacidad de los buques atracados como la distancia recorrida por ellos.

La deslocalización es un hecho.

Sí, debo decir que durante toda la tramitación de esta iniciativa

¿Qué tecnologías serán decisivas?

Los puertos del futuro se decidirán por una combinación de tecnologías energéticas, digitales y operativas. La que marquen la diferencia no será una en particular, sino las que combinadas reduzcan costes, emisiones y tiempos. Nuestro compromiso con la transformación tecnológica del sector está plasmado, entre otras cosas, en el fondo Puertos 4.0, lanzado por Puertos del Estado y el siste-

ma portuario en 2020 y que en estos cinco años ha financiado ya más de 215 ideas y proyectos innovadores en las tres categorías (Ideas, Proyectos Comerciales y Proyectos Pre-comerciales), de las más de 900 solicitudes presentadas, con 47 millones de euros. Además, está abierta una nueva convocatoria dotada con 6,75 millones de euros y está previsto el lanzamiento de otra en 2026.

legislativa y desde su entrada en vigor el 1 de enero de 2024, España a través del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, del que dependemos, ha liderado en la UE el análisis y las advertencias sobre los potenciales efectos negativos de esta normativa en cuanto al desvío de rutas y la deslocalización de los centros del tráfico marítimo hacia puertos de terceros países en los que no se aplique esta normativa ambiental. Entre los riesgos cabe destacar la pérdida de tráfico estratégico para Europa, la deslocalización logística, la disminución de conectividad marítima -lo que conlleva pérdida de soberanía logística- y el aumento de costes operativos, sin olvidar que el efecto buscado de reducir las emisiones de carbono, con el que estamos plenamente comprometidos, no se logrará si las navieras optan por operar en puertos no europeos, pero vecinos.

¿Cómo imagina el puerto del futuro?

Será un puerto inteligente apoyado en el dato y la automatización que posibilitará menores costes y más eficiencia, pero también sostenible medioambientalmente, apoyado en la autosuficiencia energética y el uso de energías renovables que contribuirá a descarbonizar toda la cadena de transporte. Será un hub logístico global, donde se integren todos los medios de transporte, pero también se proporcionen servicios de valor añadido, por lo que no será un punto más en la cadena de suministro, sino un centro neurálgico. Será un puerto resiliente, adaptado al cambio climático y a los desafíos. Sin olvidar que debe ser un puerto que siga aportando valor a la sociedad, con la creación de empleo y de riqueza, e integrado con su ciudad. En definitiva, el puerto del futuro será digital, sostenible, resiliente y conectado al mundo y a su ciudad. **M**

2025: BALANCE ESTADÍSTICO PROVISIONAL DE TRÁFICO PORTUARIO

Se estabiliza

Los puertos españoles cerraron 2025 con un tráfico total prácticamente idéntico al de 2024, en un año marcado por la incertidumbre geopolítica y la moderación del comercio mundial. Las estadísticas provisionales muestran leves oscilaciones por tipo de mercancía, pero confirman una notable resiliencia del sistema portuario estatal.

M ANABEL GUTIÉRREZ

TEXTO E INFOGRAFÍA

Los datos provisionales publicados por Puertos del Estado correspondientes al cierre de 2025 revelan un escenario de estabilidad en el tráfico marítimo español, pese al complejo contexto internacional que ha seguido afectando a los mercados energéticos, a las cadenas globales de suministro y al transporte marítimo. El total de mercancías movidas alcanzó los 556,6 millones de toneladas, una cifra casi idéntica a la del ejercicio anterior, lo que pone de manifiesto la capacidad de adaptación del sistema portuario estatal ante un entorno marcado por tensiones comerciales, conflictos regionales y patrones logísticos cada vez más cambiantes.

INCREMENTOS PUNTUALES

El comportamiento de la mercancía general fue uno de los elementos más relevantes del año. Con 278,8 millones de toneladas, este grupo

volvió a situarse en máximos históricos, manteniendo prácticamente el mismo volumen registrado en 2024. Dentro de este segmento, la mercancía general convencional experimentó un crecimiento moderado, mientras que la contenerizada registró una ligera retrocesión anual. Aun así, el sistema portuario sigue reforzando su papel en las cadenas logísticas globales gracias a su capacidad para absorber desvíos de rutas y gestionar incrementos puntuales de actividad.

En el ámbito de los contenedores, los puertos españoles movieron 18,6 millones de TEUs, lo que supone un crecimiento del 3% respecto al año anterior. El aumento estuvo impulsado principalmente por el

dinamismo del tráfico de importación y exportación, que continuó al alza a lo largo de 2025. En cambio, el tránsito mantuvo una tendencia descendente, condicionada por la reorganización de servicios internacionales y por las estrategias de las grandes navieras, que siguen reajustando sus escalas para optimizar costes y responder a los cambios en la demanda global.

MERCANCÍA TRANSPORTADA

Los graneles líquidos cerraron el año con 180,4 millones de toneladas, registrando un incremento del 1% sobre 2024. Este repunte se produjo en el último tramo del ejercicio, después de varios meses de comportamientos irregulares. El gas natural licuado (GNL) volvió a ganar protagonismo, consolidándose como un combustible de transición y compensando parcialmente el descenso del petróleo crudo. Junto al GNL, los productos químicos mantuvieron resultados sólidos, reflejando la creciente diversificación de la oferta energética y del tejido industrial nacional.

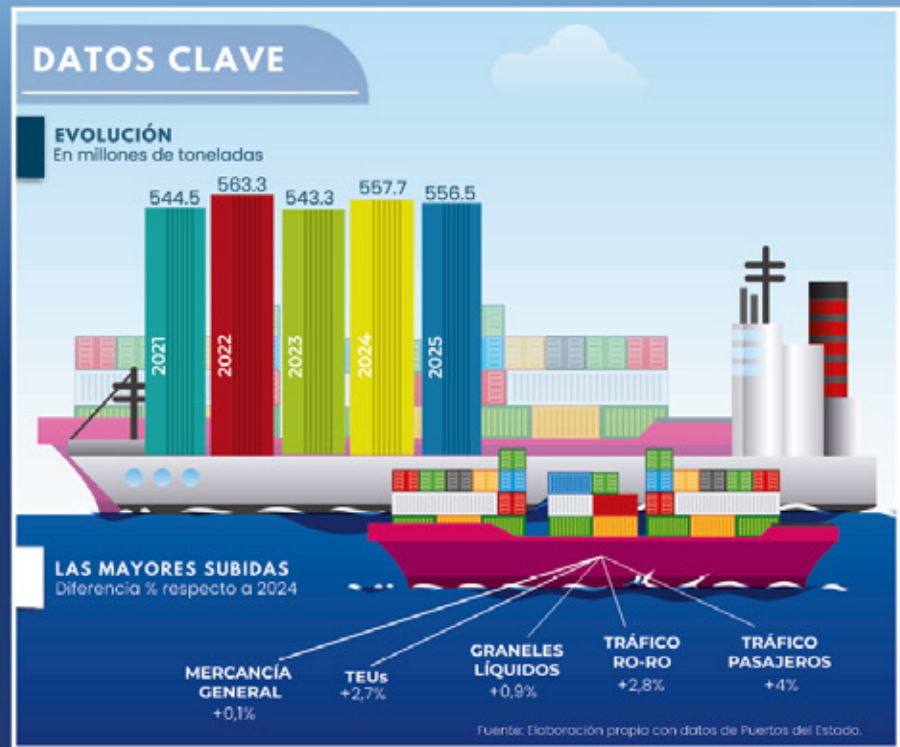
El tráfico roro
ascendió a 74,7 MT,
con un aumento del
2,8% respecto al
año anterior

El GNL volvió a ganar protagonismo consolidándose como combustible de transición

Por el contrario, los graneles sólidos descendieron hasta los 81,9 millones de toneladas, un 3% menos que en 2024. Esta caída estuvo condicionada por la fuerte reducción del movimiento de carbón, que se enmarca en la estrategia de descarbonización nacional y europea. A ello se sumó la disminución de las importaciones de cereales, motivada por una campaña agrícola interna excepcionalmente buena, que redujo la necesidad de abastecimiento exterior. La contracción de estos dos productos explica la mayor parte del retroceso anual en esta categoría.

VEHÍCULOS Y PASAJEROS

El tráfico roro, por su parte, ascendió a 74,7 millones de toneladas, con un aumento del 2,8% respecto al año previo. Este comportamiento confirmó la recuperación de los flujos asociados al transporte de vehículos, remolques y semirremolques, en un contexto de dinamismo industrial y de progresiva normalización del comercio europeo. También los pasajeros siguieron al alza: el régimen de transporte alcanzó los 28,4 millones de viajeros, un 1% más que en 2024, mientras que los pasajeros de crucero ascendieron a 14,1 millones, marcando un récord



y consolidando a España como uno de los destinos más destacados del turismo marítimo internacional.

En cuanto a la actividad estrictamente portuaria, el número de buques mercantes que hicieron escala en los puertos españoles descendió un 2%, situándose en 162.865 unidades. Sin embargo, el arqueo bruto total aumentó ligeramente, lo que refleja la tendencia del sector hacia buques de mayor tamaño y capacidad operativa. Esta evolución mantiene la presión sobre la infraestructura portuaria y obliga a continuar avanzando en proyectos de ampliación, modernización y digitalización que permitan responder a las necesidades operativas del futuro inmediato.

EN MÍNIMOS HISTÓRICOS

La flota mercante bajo bandera española ha alcanzado su nivel más bajo en 25 años, según datos divul-

gados por la Asociación de Naveros Españoles (Anave).

A 31 de diciembre de 2025, solo 84 buques navegaban con pabellón español, acumulando 1,7 millones de GT, lo que supone descensos de dos dígitos tanto en arqueo bruto como en peso muerto. Esta caída se atribuye principalmente a la baja de buques de gran porte, especialmente metaneros. En el segmento de gases licuados, las unidades se reducen de 13 a 10, con una pérdida superior al 22% en tonelaje. Mientras tanto, la flota controlada bajo pabellón extranjero sigue creciendo y alcanza las 119 unidades, aunque este aumento no compensa la disminución del Registro Especial de Canarias. Anave califica la situación de preocupante y reitera que el pabellón español sigue sin ser competitivo, una tendencia que arrastra desde hace casi una década. [M](#)

PESQUERÍA DEL JUREL

Ayudas por paralización de la flota





La pesca del jurel (*Trachurus trachurus*) ha sido una actividad con una larga tradición para la flota española que opera en el caladero del Cantábrico y Noroeste, no tanto por el volumen de capturas directas sino por su papel estructural en las pesquerías mixtas del Atlántico nororiental. Tras el establecimiento de un cierre temporal de la pesquería en 2023, el ISM tramita las ayudas para tripulantes.

M SILVIA SOLIS

La población de esta especie se distribuye muy ampliamente desde casi Noruega hasta el Cantábrico y Noroeste; por lo que, al ser compartida con el Reino Unido, su TAC se fija conjuntamente en las consultas desarrolladas bajo el Acuerdo de Comercio y Cooperación alcanzado entre este país y la Unión Europea.

Tras la recomendación inicial del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES, por sus siglas en inglés) de un TAC cero, se adoptó la decisión de una reducción del 78% en la cuota del jurel para 2023 en el Atlántico Noroeste que, además, únicamente podrá destinarse a la captura como pesca accesoria, nunca como dirigida. Esta decisión provocó que el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) establecie-

ra el cierre espacio temporal de la pesquería de jurel del denominado stock JAX/08C, en la zona conocida como CIEM VIIIc (Golfo de Vizcaya). Así, se prohibió el acceso a la citada zona, durante dos meses, a los buques de cerco y artes menores que tengan una dependencia de las capturas de esta especie. La medida será aplicable en los años en que, conforme a la normativa de la Unión Europea, se fije un TAC cero para esta pesquería.

ESPECIE LIMITANTE

No podemos olvidar que el carácter multiespecífico de esta pesquería convierte al jurel en una especie limitante, condicionando el acceso a otras pesquerías, aun cuando existan cuotas disponibles para especies principales. Esta situación ha agravado aún más los problemas socioeconómicos de muchas localidades costeras del norte de España donde la incertidumbre sobre la

La pesca del jurel tiene una larga tradición
histórica en las flotas del Cantábrico

previsión de ingresos y la falta de alternativas claras ha aumentado el riesgo de abandono de la actividad y despoblamiento de la zona.

Ante este escenario, la Secretaría General de Pesca publicó el 10 de febrero de 2023 una Resolución por la que se establece un periodo de parada, de carácter voluntario, en la pesquería del jurel stock JAX/8c, para la flota de cerco y determinados buques de artes menores que demuestren tener una dependencia de, como mínimo, el 18% en la citada pesquería y que, además, hayan tenido una cuota accesoria en el año 2023. La medida intenta adecuar el esfuerzo pesquero a la situación del caladero.

AYUDAS

La Resolución contempla además la posibilidad del establecimiento de una ayuda compensatoria de la pérdida de rentas derivada de la paralización temporal de la actividad, con el resultado de que un total de 86 buques respondían a esta situación (71 tienen puerto base en Galicia, 3 en Asturias, 8 en Cantabria y 4 en el País Vasco). En este contexto, van sucediéndose entre 2024 y 2025 diferentes convocatorias de ayudas para los armadores y tripulaciones de los buques pesqueros españoles afectados en 2023 por la paralización temporal de esta pesquería.

En la última de ellas, publicada en el BOE del 24 de noviembre de 2025, se convocaron ayudas para compensar la pérdida de renta de las tripulaciones españolas, las nacionales de los Estados miembros de la Unión Europea, del Espacio



La flota dedicada a la pesca del jurel sufre paradas temporales desde 2023.

Económico Europeo o de Suiza, y las extranjeras que cuentan con autorizaciones de residencia y trabajo en vigor, con un procedimiento de suspensión de los contratos derivados de causa de fuerza mayor, enrolados en los buques pesqueros españoles afectados, incluyendo un presupuesto total de 130.000€, y estableciendo una ayuda diaria de 50€, por tripulante, de cuyo importe el 70% se financia con fondos del Fondo Europeo Marítimo de la Pesca y Acuicultura (FEMPA).

Así, los importes que recibirán los beneficiarios de estas ayudas osci-

larán entre los 1.050€ (de los que 735€ se corresponden con fondos FEMPA) y los 2.200€ (de los cuales, 1.540€ se corresponden con fondos FEMPA), en función del número de días de parada temporal certificados como subvencionables por la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Por otro lado, en la Orden PJC/1201/2025, de 27 de octubre, que establece las bases reguladoras de las ayudas a pescadores enrolados en buques pesqueros españoles afectados por la paralización temporal de la actividad pesquera en el periodo de programación del Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y Acuicultura (FEMPA), el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, delega en las Direcciones provinciales del Instituto Social de la Marina, dependiente del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, la competencia para la tramitación y resolución de las ayudas, siendo la dirección provin-

La UE y el Reino Unido negocian el TAC de jurel bajo los términos del Acuerdo de Comercio y Cooperación firmado entre ambas partes

cial donde el buque tiene la cuenta de cotización a la Seguridad Social, la unidad gestora de la ayuda.

Tras la campaña de difusión realizada por el ISM, a través de su página web, redes sociales y la app ISM en tu bolsillo, y habiendo finalizado el 18 de diciembre de 2025 el plazo para la presentación de solicitudes de esta última convocatoria, el resultado ha sido que se han presentado 75 solicitudes, pertenecientes a las tripulaciones de 12 buques pesqueros, con puerto base en Camariñas, Malpica de Bergantiños, Ares, Lastres y Pasaia, las cuales fueron registradas en tres direcciones provinciales del Instituto Social de la Marina: A Coruña, Gijón y Guipuzkoa; resaltando por su volumen las 73 solicitudes presentadas en A Coruña.

NUEVOS MODELOS DE GESTIÓN

El caso del jurel ilustra las limitaciones de los modelos de gestión actuales cuando se aplican a pesquerías complejas y multiespecíficas. La recuperación del stock es un objetivo prioritario, pero su consecución debe ir acompañada de medidas socioeconómicas adecuadas que eviten la descapitalización del sector.

A medio plazo, el reto pasa por avanzar hacia enfoques de gestión más integrados, que combinen criterios biológicos, técnicos y económicos al tiempo que permitan compatibilizar la continuidad de la actividad pesquera y el mantenimiento del tejido social en las zonas costeras con la protección del medio marino. **M**



La campaña JUREVA del IEO analiza la producción de huevos de jurel.

Hacia la recuperación del recurso

La pesca del jurel es una de las principales actividades de la flota de cerco artesanal que opera en el caladero del Cantábrico noroeste, junto a la caballa, la sardina y el bocarte.

En 2023, el recurso dio señales de alarma y los pescadores vieron que sus posibilidades de pesca se reducían hasta un 78% menos del total admisible de captura (TAC) respecto al año anterior.

La Unión Europea y el Reino Unido establecieron que la cuota de jurel sería en aquel momento solo de capturas accesorias y el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES) recomendó un TAC cero para la especie. Los casi dos años de cierre temporal de la pesquería han permitido cierta recuperación del recurso.

INVESTIGACIÓN

EL ICES también apuntaba la necesidad de avanzar en la investigación científica sobre el jurel, abordando su estado en las aguas españolas y el análisis de la situación biológica

de los diferentes tipos de la especie a nivel global.

Las investigaciones llevadas a cabo por los científicos del Instituto Español de Oceanografía (IEO) en la campaña JUREVA, desarrollada en el Cantábrico y el golfo de Bizkaia, permitieron al MAPA flexibilizar las medidas, autorizando a nuestra flota una captura de jurel de 6.719 toneladas en 2025, de un Total Admisible de Capturas que para el conjunto de la flota comunitaria ascendía a 75.000 toneladas.

Estas cifras han permitido recuperar parte de los niveles de asignación, que no se registraban desde 2022, aliviando a los pescadores que vuelven a ejercer la pesca dirigida, ampliando las opciones del sector y avanzar en el desarrollo de nuevas pesquerías.

La cuota de jurel asignada a la flota española en el Cantábrico noroeste, establecida en 28.687 toneladas para 2026, refleja una gestión positiva de la pesquería y ofrece estabilidad y competitividad a la pesca en el caladero nacional.

UN PASO DECISIVO PARA PROTEGER LAS AGUAS INTERNACIONALES

Un acuerdo histórico

La aprobación del Tratado Global de los Océanos inaugura una nueva era para la protección de la alta mar. Con más de dos décadas de negociaciones, este acuerdo vinculante establece herramientas inéditas para garantizar la conservación, la equidad y la cooperación científica en las aguas internacionales.

M ANABEL GUTIÉRREZ

FOTOS: OCEAN IMAGE BANK

El 17 de enero de 2026 entró en vigor el Tratado Global de los Océanos, culminando más de dos décadas de negociaciones y fijando un compromiso internacional para proteger la biodiversidad en aguas que cubren más del 60% del océano. Su aprobación se interpreta como un mensaje político que reconoce la urgencia de actuar ante la triple crisis climática, de biodiversidad

y contaminación. Para Rizza Sacra-Dejucos, de High Seas Alliance, el acuerdo marca un punto de inflexión al imponer obligaciones vinculantes y respaldar años de coordinación regional, campañas y diálogo con gobiernos asiáticos en una región clave para la gobernanza oceánica mundial actual.

UN MARCO LEGAL

El Tratado Global de los Océanos es un instrumento jurídico integral que por primera vez establece un sistema para crear áreas marinas protegidas en alta mar,

evaluar impactos ambientales, repartir beneficios de recursos genéticos marinos y reforzar la cooperación científica y tecnológica. Su arquitectura incluye una COP, un comité científico y técnico y una secretaría internacional encargada de coordinar la implementación. La meta 30x30 sigue siendo motor global. High Seas Alliance advierte que sin el Tratado BBNJ sería inalcanzable. Rizza señala que el nuevo órgano técnico será decisivo para valorar propuestas iniciales de áreas protegidas, cuya adopción temprana

marcará el ritmo de la futura gobernanza oceánica a escala.

EXPLOTACIÓN EQUILIBRADA

La entrada en vigor del tratado llega en un momento crítico. Hasta ahora, solo entre el 0,9% y el 1,5% de las aguas internacionales estaban realmente protegidas, debido a la ausencia de un sistema internacional eficaz para limitar actividades extractivas, controlar la contaminación o coordinar investigaciones científicas. La falta de regulación permitía que sectores con intereses intensivos, como la pesca industrial o la bioprospección genética, operaran sin un marco global coherente. El nuevo tratado establece por fin una estructura diseñada para evitar la explotación desequilibrada y garantizar que el océano se gestione como un bien común.

El camino hasta la entrada en vigor no fue sencillo. Tras la adopción del texto en 2023, el tratado requería al menos 60 ratificaciones, alcanzadas en septiembre de 2025, un punto de inflexión que abrió la cuenta atrás para su activación 120 días después. Desde entonces, potencias marítimas como China, Japón, Alemania, Francia y Brasil han reforzado su compromiso con

la conservación marina mediante la ratificación del acuerdo. España, por su parte, se convirtió en el primer país de la Unión Europea en ratificarlo en febrero de 2025, consolidando su liderazgo histórico en políticas oceánicas.

SIN RATIFICAR

La dimensión geopolítica sigue siendo uno de los aspectos más sensibles. Aunque países influyentes como Estados Unidos han firmado el tratado, todavía no lo han ratificado. Para Rizza, esta ausencia no impide el avance: *"No es la primera vez que Estados Unidos firma un acuerdo sin ratificarlo; aun así, respeta en la práctica muchos marcos internacionales"*, recuerda, citando como ejemplo la Convención sobre el Derecho del Mar. La diplomacia multilateral tendrá que trabajar en integrar progresivamente a estas potencias ausentes.

Pero la entrada en vigor no supone el final del camino: abre el desafío más complejo. *"La implementación será la parte más difícil"*, advierte Rizza, señalando la necesidad urgente de financiación sostenible que permita a los países en desarrollo cumplir con las obligaciones de vigilancia científica, transferencia tecnológica y partici-

Efectos del Tratado

La puesta en marcha del Convenio de Alta Mar tiene implicaciones directas en tres frentes principales:

1 Defensa de la biodiversidad

El tratado contribuye a frenar la pérdida acelerada de especies y ecosistemas oceánicos, esenciales para el equilibrio de la vida en la Tierra. La alta mar alberga desde el plancton que sostiene las cadenas tróficas globales hasta grandes cetáceos que dependen de recursos cada vez más presionados por la actividad humana.

2 Mitigación del cambio climático

Los océanos absorben cerca de una cuarta parte del CO₂ emitido a la atmósfera y regulan la temperatura del planeta. Proteger su biodiversidad ayuda a mantener su capacidad de resiliencia frente al calentamiento global y a conservar procesos fundamentales como la captura de carbono o la circulación termohalina. La circulación termohalina es la gran corriente profunda que conecta todos los océanos, impulsada por diferencias de temperatura y salinidad. Estas variables determinan la densidad del agua, que al hacerse más o menos pesada se hunde, asciende y se desplaza alrededor del planeta.

3 Avances científicos y tecnológicos

El nuevo marco internacional impulsa la cooperación científica y facilita el intercambio de tecnología marina. Esto permitirá estudios más profundos sobre los ecosistemas oceánicos y fomentará iniciativas globales para comprender mejor los efectos del cambio climático, desarrollar biotecnologías sostenibles y explorar usos responsables de los recursos genéticos marinos.

pación en los procesos del tratado. Sin recursos económicos suficientes, la arquitectura del BBNJ corre el riesgo de convertirse en un logro simbólico sin impacto real.

COMPROMISO POLÍTICO

Otras voces del ámbito internacional coinciden en el diagnóstico. Rebecca Hubbard, directora de High Seas Alliance, subraya que la implementación requiere *"cooperación internacional sostenida y un compromiso político continuado"* para garantizar que las medidas no queden en el papel. Fabienne McLellan, direc-



Rizza Sacra-Dejucos es coordinadora regional en Asia de High Seas Alliance.

Rizza Sacra-Dejucos

Coordinadora regional para Asia en High Seas Alliance (HSA)

“La implementación será la parte más difícil”

Rizza Sacra-Dejucos, coordinadora regional en Asia de la High Seas Alliance, ha desempeñado un papel clave promoviendo el Tratado BBNJ, coordinando campañas, comunicación y diálogo con gobiernos y organizaciones. Su trabajo ha sido decisivo para fortalecer el apoyo internacional y avanzar en la protección de la biodiversidad marina en alta mar.

¿Qué cambios espera que los países implementen ahora que el BBNJ es jurídicamente vinculante?

Existen obligaciones que ya son aplicables para los Estados Parte, incluyendo la realización de evaluaciones de impacto ambiental para cualquier

nueva actividad planificada en áreas fuera de la jurisdicción nacional, o cualquier actividad dentro de sus propias aguas que pueda tener un impacto significativo en alta mar. Los Estados Parte también pueden iniciar medidas de política sobre notificación oportuna, informes y reparto de beneficios en cualquier actividad relacionada con recursos genéticos marinos, así como promover la cooperación entre los convenios y organismos sectoriales pertinentes.

El tratado ha sido ratificado por 81 países (actualmente 85), incluida China. ¿Cómo evalúa el papel de Asia?

Los países asiáticos tienen la oportunidad de influir en la toma de deci-

siones en las aguas internacionales, promover y beneficiarse de una mayor transparencia, y fortalecer la cooperación Sur-Sur en materia de creación de capacidades y transferencia de tecnología, garantizando una gobernanza justa y equitativa en alta mar. La región también puede liderar las futuras Áreas Marinas Protegidas (AMP) en alta mar. Está unida por tres cuencas oceánicas que están intrínsecamente conectadas con la salud de nuestras aguas costeras.

Varios países han firmado el tratado, pero aún no lo han ratificado...

La ratificación o adhesión a un tratado internacional como el Acuerdo BBNJ sigue distintos procesos inter-

tora de OceanCare, alerta de que la gobernanza mundial del océano seguirá enfrentando obstáculos si las grandes economías no armonizan sus legislaciones nacionales con el tratado. En España, Eva Hernández (SEO/BirdLife) insiste en fortalecer la vigilancia y el control efectivos, especialmente ante la pesca irregular y la contaminación transfronteriza.

En este contexto, la primera Conferencia de las Partes (COP), prevista antes del 17 de enero de 2027, será determinante. En ella se definirán los procedimientos operativos, los criterios para declarar áreas

Solo entre el 0,9% y el 1,5% de las aguas internacionales están realmente protegidas

protegidas, la metodología de evaluación de impacto ambiental y el diseño del fondo financiero que respaldará el acuerdo.

Pese a los desafíos, el tratado representa un cambio profundo: por

primera vez, la alta mar se reconoce como un espacio cuya protección requiere una responsabilidad compartida. El océano deja de ser una "tierra de nadie" para convertirse en un territorio regulado y vigilado.

Para quienes trabajan cada día en él -marinos, pescadores, investigadores, navegantes- este tratado no es un documento distante. Es una promesa: la de un océano más sano, más seguro y sostenible. Una promesa que, como recuerda Rizza Sacra-Dejucos, solo cobrará sentido *"si los países pasan de las palabras a la acción"*. 

nos, con diferentes plazos. También es importante continuar sensibilizando a los líderes gubernamentales y a los ministerios pertinentes sobre por qué es importante convertirse en Parte del Tratado, independientemente de las circunstancias geográficas.

¿Qué lecciones de este largo proceso de negociación deberían guiar futuros acuerdos internacionales de conservación?

El BBNJ establece un estándar de oro en cuanto a tener un proceso de negociación transparente e inclusivo. Esto fomentó la confianza y la legitimidad entre los países y otras partes interesadas, lo que convierte al BBNJ en un buen ejemplo de cómo funciona el multilateralismo. Esto debe trasladarse a la implementación y reflejarse en otros acuerdos internacionales.

El tratado se considera esencial para lograr el objetivo de proteger el 30%

del océano para 2030. ¿Qué mecanismos considera más urgentes?

Establecer las instituciones del BBNJ en la CP1, particularmente el Órgano Científico y Técnico que evaluará las propuestas de AMP, es fundamental para decisiones oportunas sobre la primera generación de AMP en alta mar. Paralelamente, también es importante la preparación de posibles sitios mediante el desarrollo de propuestas de alta calidad.

Países influyentes como Estados Unidos han firmado, pero no ratificado. ¿Cómo afecta esto?

Aunque no se espera que Estados Unidos ratifique pronto, esto no es algo nuevo. Estados Unidos ha firmado, pero no ratificado, otros grandes acuerdos internacionales, incluido la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el tratado madre del Acuerdo BBNJ. Esta convención se considera ampliamente como derecho internacional consue-

tudinario y se respeta en la práctica, incluso por parte de Estados Unidos.

Ha afirmado que implementar el tratado será "la parte más difícil". ¿Cuáles son los desafíos más inmediatos?

Sí. La financiación suficiente y sostenible mediante un mecanismo financiero eficaz y accesible marcará una gran diferencia para asegurar que los Estados Parte en desarrollo tengan los medios necesarios para implementar el Acuerdo, desde la creación de capacidades hasta la participación en los procesos del BBNJ.



FORMACIÓN MARÍTIMO-PESQUERA 2026

Vuelta a las aulas

Ya está a disposición de todos los trabajadores adscritos al Régimen Especial del Mar, y también a los demandantes de empleo en el sector, el Plan de Formación marítimo-pesquera y sanitaria para 2026 con una programación inicial de 732 cursos, que podrá aumentar si hay demanda.

M PATRICIA ROMERO ALONSO

La formación del colectivo de trabajadores del mar es una de las especificidades que diferencian al Instituto Social de la Marina de otras entidades gestoras. Esta función estratégica es de vital importancia no solo para la promoción laboral de estos trabajadores, sino que los conocimientos en seguridad y una formación sanitaria actualizada suponen la diferencia entre la vida y la muerte en alta mar.

Para ello, todos los años el ISM aprueba y publica su Plan de Formación moderno, actualizado y adaptado a las necesidades de cada zona. Teniendo además la cualidad de ser gratuito, incluyendo transporte y alojamiento, a los trabajadores beneficiarios de ella.

La oferta formativa se imparte en los Centros Nacionales de Formación del ISM en Bamio (Pontevedra) e Isla Cristina (Huelva), en

las direcciones provinciales y también en las locales del organismo. En ocasiones también se contratan centros e instalaciones externalizadas a través de un Acuerdo Marco.

Para cursar esta formación es necesario formalizar una solicitud que puede descargarse en la propia página web de la Seguridad Social o recoger en las direcciones provinciales y locales del ISM, donde los funcionarios especializados en la materia también pueden asesorar al futuro alumno.

Desde 2025, los cursos están clasificados por fechas y lugares de celebración concretos para que los interesados puedan organizarse y realizar la solicitud específica de las

enseñanzas que quieren cursar en el lugar y tiempo más adecuados a sus circunstancias personales.

En la elaboración del Plan de Formación para 2026, también se han tenido en cuenta las caducidades de certificados que se producirán a lo largo del año para que las direcciones provinciales incrementen los cursos que han de impartir y que los alumnos puedan renovar sus títulos obligatorios. En 2026 caducarán un número importante de cursos de Formación Sanitaria.

OFERTA FORMATIVA

El Plan de Formación 2026 tiene programados un total de 732 cursos, 513 de Formación Profesional Marítima y 219 de Formación Sanitaria, aunque está previsto incrementar la oferta a lo largo del año en función de las necesidades que vayan surgiendo.

En la presente temporada formativa se ha contemplado la petición directa de cursos por parte de las entidades del sector y así se ha de-

La oferta de cursos
está publicada
en la web de
Seguridad Social



Prácticas antincendios en el Puerto de Melilla.

sarrollado un nuevo diseño curricular para el curso "Formación básica de prevención y lucha contra la contaminación" solicitado por la Autoridad Portuaria.

NUEVA HERRAMIENTA

También destaca la plena entrada en funcionamiento de la herramienta CAFO en la web de Seguridad Social Social, a la que también se puede acceder desde la app ISM en tu bolsillo.

CAFO permite al usuario acceder al catálogo de formación del ISM, facilitándole la búsqueda de los cursos disponibles, pudiendo establecer filtros por tipo de curso, lugar de impartición o fechas. CAFO destaca por su dinamismo y modernidad y recoge automáticamente cualquier cambio que pudiera producirse en la programación inicial.

El Plan de formación, que ya está disponible en la web de Seguridad Social, está cofinanciado por la Unión Europea a través del Fondo Social Europeo Plus. 

Renovación de la formación sanitaria

Tras la resolución de la Orden del 15 de diciembre de 2025, el ISM ha procedido a reformular los cursos de "Formación sanitaria específica inicial" y "Formación sanitaria específica avanzada", en modalidad semipresencial, a través de una plataforma informática creada específicamente para este fin. El objeto de esta modalidad es facilitar a los trabajadores, que así lo soliciten, el acceso a los cursos desde sus puestos de trabajo o desde sus hogares.

La reformulación de los cursos S11 se ha llevado a cabo para poner al día la normativa y que refleje mejor la realidad actual del mundo marítimo. Por un lado, se han tenido en cuenta las novedades legales del sector; y por otro, los avances en técnicas sanitarias y cambios en la dotación reglamentaria que deben llevar los botiquines de a bordo y que han sufrido modificaciones desde su publicación.

Además, se ha creado un nuevo certificado de formación sanitaria específica inicial básica. Este certificado está dirigido exclusivamente a los patrones de embarcaciones de pesca que trabajen en barcos equipados con el botiquín C y que desarrollen su actividad a menos de 30 millas de la costa.

Esta formación se imparte en dos fases:

a) Fase no presencial donde el alumno se formará en los contenidos teóricos del curso a través de su acceso individual a la plataforma que le da soporte.

b) Fase presencial donde el alumno se forma en los contenidos prácticos del curso, mediante la asistencia a un curso impartido en los centros de formación del Instituto Social de la Marina.



CUANDO EL EXCESO DE CELO PONE EN RIESGO EL SENTIDO COMÚN

Control sí, burocracia no

La reciente entrada en vigor del nuevo Reglamento de Control de Pesca movilizó a todo el sector marítimo pesquero español, y también europeo. Normas imposibles de cumplir que implican sanciones que hacen inviable económicamente el mantenimiento de un barco. España ha flexibilizado la aplicación de tres de las medidas más controvertidas y promueve en Europa que estos cambios se implementen a nivel comunitario. Desde Cepesca nos presentan un análisis pormenorizado de las medidas y una propuesta para poder armonizar la sostenibilidad del medio y también del pescador.

M JAVIER GARAT,
SECRETARIO GENERAL DE CEPESCA
Y PRESIDENTE DE EUROPÊCHE

El nuevo Reglamento de Control de la Pesca nació con un objetivo legítimo y compartido: reforzar la sostenibilidad de los recursos, mejorar la trazabilidad y garantizar una competencia leal en el mercado europeo.

El sector pesquero español no solo respalda estos fines, sino que lleva décadas demostrando su compromiso con el cumplimiento normativo y la gestión responsa-



ble. Sin embargo, una cosa es reforzar el control y otra muy distinta diseñar obligaciones que, por su falta de realismo técnico y proporcionalidad jurídica, acaban convirtiéndose en una fuente de inseguridad y conflicto innecesario.

La eliminación del umbral mínimo de 50 kilos para la declaración de capturas en el Diario Electrónico de Abordo (DEA), introducida por el Reglamento (UE) 2023/2842, es un ejemplo claro de este problema. A partir de ahora, los buques de más de 12 metros están obligados a declarar todas las capturas desde el primer kilo, con independencia de su carácter accesorio, su escaso vo-

lumen o su relevancia para la gestión de los stocks.

Y se aprobó a pesar de que desde Cepesca y desde Europêche habíamos advertido a la Comisión Europea, al Parlamento Europeo y a los Estados miembros de su imposibilidad de cumplimiento y a pesar

Imponer un plazo
rígido de cuatro
horas ignora la
realidad diaria de la
actividad pesquera

de que durante la tramitación en el Parlamento Europeo varios grupos políticos como el PPE y Renew Europe presentaron enmiendas rechazando la propuesta de la CE, las cuales no fueron aprobadas.

DATOS VS ESTIMACIONES

Conviene recordar un elemento esencial: los datos consignados a bordo son, por definición, estimaciones. El propio Reglamento de Control distingue entre la información estimada durante la marea y los datos reales y definitivos que resultan del pesaje oficial en puerto. Por eso mantiene márgenes de tolerancia –del 10% con carácter



Estimar cantidades a bordo tiene limitaciones en volúmenes reducidos.

general y del 20% para cantidades inferiores a 100 Kg– reconociendo implícitamente que la precisión a bordo tiene límites evidentes, especialmente cuando se trata de volúmenes reducidos.

Es conveniente resaltar que dichos porcentajes son muy pequeños y que dan lugar a numerosas infracciones involuntarias y sanciones desproporcionadas.

Eliminar el umbral de 50 kilos sin introducir ninguna herramienta técnica adicional que permita me-

jorar esa precisión supone ignorar esta realidad operativa.

En la mayoría de las modalidades de pesca –arrastre, cerco, palangre, artes menores– no existen sistemas de pesaje a bordo ni posibilidad material de separar, identificar y cuantificar con exactitud capturas de pocos kilos por especie durante la faena. Exigir declarar 2, 5 o 10 Kg por especie no es una estimación razonable. Es, en muchos casos, una conjetura.

PREAVISO DE 4 HORAS

A este problema se suma otra obligación especialmente controvertida: el preaviso mínimo de cuatro horas para la entrada a puerto. Se trata de una exigencia pensada para buques que realizan sus actividades en aguas lejanas de la costa y operaciones previsibles, pero que resulta claramente desajustada para buena parte de la flota española, en parti-

cular la que faena cerca de la costa o depende de factores cambiantes como la meteorología, el estado de las mareas o la seguridad de la tripulación.

Imponer un plazo rígido de cuatro horas ignora la realidad diaria de la actividad pesquera. En muchos casos, la decisión de volver a puerto se adopta con menor antelación, bien por razones operativas, bien por seguridad.

Convertir esa flexibilidad necesaria en un potencial incumplimiento administrativo no mejora el control ni la inspección; simplemente introduce una nueva fuente de riesgo sancionador, sin beneficio tangible para la conservación de los recursos.

El resultado global de estas obligaciones mal calibradas es un efecto perverso que nada tiene que ver con una mejora del control. Cada marea puede implicar decenas de especies accesorias, todas ellas sujetas a declaración individualizada. Se multiplican los registros, aumentan exponencialmente las probabilidades de discrepancias y se activan automáticamente alertas y procedimientos sancionadores por incumplimientos puramente formales. El sistema deja de ser una herramienta inteligente de control para convertirse en una máquina de generar infracciones involuntarias.

DUDAS JURÍDICAS

Desde un punto de vista jurídico, esta situación plantea serias dudas en relación con el principio de proporcionalidad, consagrado en el Derecho de la UE y reiteradamente

Lo más apropiado sería introducir cambios en un reglamento "omnibus" que permita simplificar la normativa pesquera



avalado por la jurisprudencia del Tribunal de Justicia. Una medida es desproporcionada cuando impone cargas excesivas sin un beneficio equivalente.

Y aquí la pregunta es clara: ¿mejora realmente el control declarar uno o dos kilos de una especie accesoria? ¿Aporta valor a la conservación de los recursos, a la inspección o a la trazabilidad, cuando el control efectivo se realiza en lonja y sobre los datos definitivos?

La respuesta es no. Lo que sí genera, y de forma notable, es más carga administrativa, inseguridad jurídica, inseguridad a bordo y litigiosidad.

Además, esta obligación contradice el propio enfoque del nuevo Reglamento, que proclama un control basado en el riesgo, la segmentación de flotas y la focalización de los esfuerzos inspectores allí donde existe un impacto real sobre los recursos. Tratar igual una especie objetivo que una captura accesoria irrelevante no es control basado en el riesgo; es burocracia indiscriminada.

ACUERDO CON EL MAPA

En este contexto, es justo reconocer el reciente acuerdo alcanzado entre el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y el sector pesquero, tras los paros y las protestas de los pescadores, que introduce flexibilidades razonables en la aplicación de estas obligaciones y evita que los errores en las estimaciones de las capturas inferiores a 50 kilos se traduzcan automáticamente en sanciones. Es un paso en la buena dirección, pero insuficien-

Buscando apoyos

En el Consejo de Ministros de Agricultura y Pesca de la Unión Europea celebrado el pasado 26 de enero el ministro Luis Planas recababa el apoyo de los Estados miembros para flexibilizar el nuevo Reglamento de Control pesquero para que se adapte a la realidad de la flota, especialmente a la artesanal de pesquería mixta. España contaba con el apoyo previo de Polonia, Letonia, la República Checa, Francia, Bélgica y Portugal, para pedir la modificación en algunas de las disposiciones "imposibles de cumplir".



PROPUESTA: Obligación de registrar capturas desde el kilo cero, pero sin considerar una sanción grave las estimaciones de cantidades inferiores a 50 kilos que se informan previo a la llegada a puerto.

Supone una
fuente de riesgo
sancionador,
sin beneficio
tangible para la
conservación de
los recursos

te si no se consolida en el marco normativo europeo.

El sector seguirá trabajando con la Comisión Europea (CE) para lograr una solución estable, ya sea mediante un acto delegado o una modificación del Reglamento, que restituya un umbral mínimo opera-

tivo. No se trata de rebajar el control, sino de hacerlo eficaz, creíble y compatible con la realidad de la flota. En este sentido, quizás lo más apropiado sería introducir estos cambios en un reglamento "Omnibus" que permita simplificar la normativa pesquera, tal y como ya se está haciendo con la normativa sobre agricultura, medioambiente u otros sectores económicos.

Porque un reglamento que no puede cumplirse con rigor no fortalece la Política Pesquera Común (PPC), la debilita. Y la sostenibilidad, para ser duradera, necesita normas exigentes, sí, pero también justas, proporcionadas y técnicamente viables. **M**



Cynthia León, la patrona de la lonja de Ceuta

Cynthia León se ha convertido en una de las voces más singulares y valientes del sector pesquero en Ceuta. Su historia, marcada por la superación personal, refleja la realidad de un oficio exigente y, al mismo tiempo, la fuerza transformadora de quienes deciden desmontar prejuicios que décadas atrás parecían inamovibles.

M Y. SOTO

Cynthia León, la primera mujer marinera y pescadora de Ceuta luce en sus manos un ancla de Almirantazgo y el nombre de su primer embarque: el Violeta 10; dos golondrinas tatuadas sobre

su pecho la protegen, como amuleto de buena suerte, en su faena diaria entre los puertos de Ceuta y Algeciras. Es menuda, pero “fibrada”, como dice, para estibar redes de diez metros y hasta ocho kilos, si traen limo. Habla rápido y sin pelos en la lengua y emana esa fuerza de quien ha vivido muchas vidas en sus apenas 27 años.

Comenzó su carrera profesional en un camino muy distinto al marítimo. Estudiaba Conservación y Restauración de Patrimonio, pero al quedarse embarazada le fue imposible compatibilizar estudios, trabajo y maternidad. Trabajaba en empleos precarios, algunos con jornadas nocturnas y con horarios que no se correspondían con lo estipu-



Ceuta se sitúa en un enclave privilegiado dentro del Estrecho de Gibraltar

lado en el contrato. Al frente de una familia monoparental, necesitaba algo que le permitiera, al mismo tiempo, mantener económicamente a su hijo y cuidar de él. Aunque no lo sabía entonces, el mar estaba a punto de abrirle una puerta.

Tras mudarse a Ceuta, escapando de una situación de violencia de género, Carlos Ramírez, patrón del Violeta 10, que ya la conocía y valoraba su capacidad de trabajo, le animó a sacarse el título de marinero pescador. Cynthia completó la formación e incluso obtuvo el certificado de Patrón Portuario.

"El mar no fue mi primera opción, pero sí la primera que me dio estabi-

lidad para criar a mi hijo. Este es el único trabajo que me ha permitido conciliar de verdad". Carlos, el patrón, ha llegado a adaptar los horarios para que ella pueda llevar y recoger al niño de la guardería. *"Si salimos por las tardes, tengo la ayuda para el cuidado del menor a domicilio a través del Centro Asesor de la Mujer, me ha costado dos años, pero lo he conseguido."*

LA PATRONA DE LA LONJA

"Cuando entré a la Lonja de Ceuta era la risa, le decían a mi patrón que tener una mujer embarcada daba mala suerte"- dice Cynthia, para quien ha sido frustrante que en muchos trabajos la juzgaran por su estética antes de valorar sus capacidades, *"yo no sé qué menta-*

lidad tenían, pero una persona que tiene tatuajes visibles no debe ser menospreciada".

Para ella cada tatuaje recoge una vivencia, tiene una razón de ser y *"el día de mañana, cuando sea abuela, me gustaría contarles a mis nietos qué significa cada uno y qué historias hay detrás".*

En apenas un año, Cynthia se ha convertido en parte esencial de la tripulación del Violeta 10. *"Ya me llaman 'la patrona de la lonja' -dice sonriendo- porque siempre llego con alegría y porque han visto cómo trabajo".*

A bordo, cumple tareas como calar, estibar y limpiar redes, trabajar en proa con el zalabar que *"es un trabajo que parece fácil, pero no lo es, porque tienes que ir cogiendo todos los peces que se puedan caer,*

"El mar no fue mi primera opción, pero fue el único que me dio la posibilidad de conciliar de verdad"

sobre todo los pulpos, porque los pulpos no vienen enmallados en la red, sino enganchados comiéndose un pescado. Entonces, cuando viene el pulpo, tienes que meter rápidamente el zalabar."

Hay que ser resolutiva, debes tener reflejos, marearte poco o saber que vas a devolver, pero hacerlo rápido, nos dice Cynthia. *"Vomitas y sigues trabajando porque si no, pierdes el jornal entero; y también debes tener capacidad pulmonar porque cuando las redes se enroscan en la hélice del barco tienes que tirarte a pulmón y cortarlas."*

Además, ha adquirido junto a Carlos los conocimientos necesarios para manejar toda la electrónica del puente de mando. Ella asume la tarea de calcular la ruta y seleccionarla en el GPS, de modo que puedan repetir siempre el mis-

"Debes marearte poco, o saber que vas vomitar pero hacerlo rápido o pierdes el jornal"

mo recorrido o, si surgen problemas de visibilidad, tener claro por dónde deben navegar y en qué puntos se han depositado las redes para recogerlas. De esta forma, asegura Cynthia, el trabajo se hace algo más llevadero, ya que no es posible navegar sin referencias.

BOYAS CORTADAS

Cynthia y su patrón faenan con trasmallo, un arte sostenible de pesca que permite liberar las especies

que no alcanzan la talla establecida.

"Si cogemos un pez que no da las medidas, lo que hacemos es si está vivo, lo liberamos, porque tenemos que esperar a que ese pez tenga el tamaño adecuado y pueda seguir reproduciéndose para mantener el ecosistema. No podemos hacer una matanza porque realmente nos perjudicamos a nosotros mismos y al medio marino."

Los problemas más serios vienen del exterior: redes cortadas por pateras de Marruecos, pesca ilegal de deriva que daña tortugas o palangres no autorizados que enganchan anzuelos en las redes. Otra amenaza es la importación de pescado "barato" de Marruecos, pese a que el producto local cuenta con todas las garantías sanitarias que avalan su calidad.

"Pero lo que peor llevamos realmente es que nos corten las boyas. En la pesca de trasmallo, la red no va al pescado como ocurre en la pesca de arrastre; aquí la red permanece fija y es el pescado el que entra o sale y queda atrapado. Por eso, en el momento en que cortan la boya, que es lo que permite que la red flote, ya no puedes localizarla ni continuar pescando. Tienes que contratar buzos".

HAY FAENA

La pesca en Ceuta, con una pequeña flota que opera en la franja costera y en los caladeros Mediterráneo occidental y Atlántico del Golfo de Cádiz, tiene sus propias particularidades. La temporada, el clima y la actividad del pescado influyen directamente en las capturas.

"Meses como noviembre o diciembre suelen ser flojos, nos obliga a salir más días para compensar. Incluso en



Cynthia León gobernando el Violeta 10 en su entrada a puerto.

los meses malos o durante temporales, siempre hay tareas: desmontar redes, limpiarlas o mantener el barco".

La clave, afirma esta joven pescadora, es tener voluntad, pero "para la voluntad, por suerte o por desgracia, hay que tener una necesidad. La gente no tiene la necesidad de tener que trabajar".

A pesar de la buena salud de las capturas, la pesca en Ceuta atraviesa una crisis por la falta de relevo generacional. Los armadores no encuentran marineros para enrollar, nos comenta Cynthia, "es un trabajo difícil, pero se cobra bien y hay faena, hay mucho trabajo en el mar".

Se capturan rascacios, bodiones, lenguados, besugos, rape y también pulpo común. "Cabrea un montón cuando viene un pulpo grande, y en ese momento que se sale de la red tú dices, ay madre mía, ya lo calculas en precio y dices, ahí se van 50 euros para el fondo otra vez."

Cada salida al mar es una historia distinta y es lo que a ella le engancha de su oficio "que no hay un día igual a otro. Siempre es una aventura. A lo mejor un día sales y no coges nada, otro día sales y coges un montón. Son ese tipo de cosas las que a mí me gustan."

MUJERES A BORDO

Cynthia aprovecha la visibilidad que le da su aparición en la revista MAR para hacer una petición: "Me gustaría que el ISM coordinara cursos de rederas en Ceuta. Sin rederos no hay pesca. Es un oficio que no puede desaparecer. Aquí en Ceuta no queda nadie, sólo dos señores mayores. Si tú no quieres trabajar con el pescado, me parece perfecto, te coges tu sillita



Carlos y Cynthia faenan con trasmallo, un arte de pesca sostenible.

"Las mujeres podemos aportar algo distinto a la pesca: somos resolutivas y empáticas"

y te pones a coser redes porque siempre hacen falta. Yo he visto vídeos de las mujeres sentadas en la lonja, todas en su sillita, en círculo, charlando unas con otras, cosiendo las redes. Eso es una alegría."

Para ella el saber no ocupa lugar y le gustaría prepararse en la gestión de documentación en el ISM o impartir formaciones vinculadas al ámbito marítimo. "Si tiene que ver

con la pesca, estoy". Además, junto a una amiga, está desarrollando un proyecto para transformar el alga invasora asiática *Rugulopteryx okamurae*, una de las amenazas biológicas que más está dañando el equilibrio marino del Estrecho, en una oportunidad económica y medioambiental.

Pero su sueño es que exista una flota de mujeres. "Yo creo que sería una ruptura de estereotipos muy necesaria demostrar la valía de la mujer para adaptarse a cualquier situación y a cualquier tipo de empleo. Las mujeres podemos aportar algo distinto a la pesca: el tema de ser resolutivas, asertivas, la empatía que tenemos unas con otras. No se trata de fuerza física, porque lo que no podemos hacer solas, lo hacemos entre dos. Sería darle, no sé, otro color, darle un color a un sector tradicionalmente masculino." **M**

USO COMERCIAL TEMPORAL DE LAS EMBARCACIONES DE LISTA 7ª

Debate abierto

El nuevo Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima permite que las embarcaciones de la lista séptima adopten temporalmente un uso comercial, abriendo la puerta al chárter por un máximo de tres meses consecutivos. Esta modalidad introduce requisitos específicos y suscita dudas sobre su necesidad y coherencia con el sistema tradicional de listas en España actualmente.

M LEÓN VON ONDARZA
ABOGADO

La entrada en vigor el 15 de agosto de 2025 de los capítulos II, III y IV, sobre despacho de buques, rol de despacho y dotación, y régimen de enrolamiento y desenrolamiento de los tripulantes, del Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, que aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima, supuso la gran novedad del año 2025 en la náutica de recreo en España. Entre otras cosas porque ya

es una realidad la posibilidad de que las embarcaciones de bandera española matriculadas en la lista 7ª del Registro de Buques se dediquen de forma temporal a la actividad de arrendamiento náutico o chárter.

REQUISITOS PARA ALQUILAR

Los requisitos que estas embarcaciones deben cumplir para realizar ese cambio temporal se recogen en el Real Decreto 1188/2025, de 26 de diciembre, por el que se modifican determinadas normas en materia de Marina Mercante, y que modifica el contenido del artículo 9

del Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima, aprobado por el Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo. Estos requisitos son, de manera abreviada, los siguientes: deben ser embarcaciones matriculadas (no inscritas) en la lista 7ª del Registro de Buques; la explotación comercial debe hacerse con una empresa dedicada al alquiler de embarcaciones firmando un contrato de gestión naval previsto en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, que debe anotarse en la Hoja de Asiento del barco; la embarcación debe pasar una inspección y obtener un informe de



Cala Xinxell e Isla de
la Torre Turquín en
Mallorca..

una entidad colaboradora (ITB); tiene que disponer de los seguros de responsabilidad civil y accidentes de ocupantes; y solicitar la autorización expresa o despacho a la Capitanía Marítima o Distrito Marítimo correspondiente (sin olvidar las autorizaciones de otras Administraciones que sean obligatorias dependiendo de la Comunidad Autónoma en la que se desarrolle la actividad).

LÍMITE TEMPORAL

Este despacho o autorización de uso comercial temporal es por un máximo de tres meses, que han de ser consecutivos, y durante ese

período no se puede compaginar el chárter con el uso privado. No siendo necesario consumir los tres meses, es decir, si antes de que se cumplan se quiere volver a utilizar el barco de forma privada se puede desistir de ese despacho temporal, pero entonces ya no se podrá volver a la actividad comercial por lo que reste del año. Estas embarcaciones mientras se dedican a esa actividad comercial se deben identificar añadiendo al inicio del indicativo de matrícula puesto en las amuras las letras "CT".

Esta posibilidad no es una invención española, ya que en otros

países de nuestro entorno hace tiempo que existe, con unos requisitos o limitaciones según el país, por ejemplo, Italia con el noleggio occasionale, y durante un máximo de 42 días al año o San Marino durante un máximo de 84 días; otros, como Alemania y Francia, no establecen limitación temporal; países como Malta, Grecia o el Reino Unido lo prohíben ya que distinguen entre uso privado y uso comercial; y, el resto, sencillamente, ni se lo plantean.

Si alguna de estas embarcaciones de bandera extranjera decide venir a España para dedicarse a la



Turista admirando la costa de Tenerife desde la cubierta de un barco.

actividad del chárter, debe cumplir los requisitos que aquí se exigen, es decir, ser explotada por una empresa española u obtener un CIF en España, solicitar la exención del IEDMT si supera los ocho metros de eslora, pasar una inspección de seguridad con un entidad colaboradora de inspección (ITB), disponer de los seguros de responsabilidad civil y de accidentes personales de los ocupantes, obtener la correspondiente licencia de chárter autonómica, si procede, y, obtener de la Capitanía Marítima la autorización expresa para dedicarse a esta actividad, que en el caso de las embarcaciones extranjeras no tienen un límite temporal.

UNA FIGURA HÍBRIDA

En mi opinión la creación de esa figura híbrida del cambio temporal a uso comercial no era necesaria, porque para eso ya tenemos nuestro sistema de listas que distingue entre los buques y embarcacio-

Existe un sistema similar desde hace tiempo en Italia, San Marino, Alemania o Francia

nes de recreo que se explotan con fines lucrativos para el ocio, el deporte o la pesca no profesional – lista 6ª – y los destinados a la práctica del deporte sin propósito lucrativo o la pesca no profesional – lista 7ª, permitiendo que los primeros sean utilizados por el propietario si el impuesto de matriculación está pagado o han transcurrido los cuatro años desde su matriculación en el supuesto de haber obtenido previamente la exención de ese impuesto.

Pero es que, además, el sistema español de registro de embarcaciones de recreo es dual, por un

lado, está la opción tradicional de la matriculación, y, por otro, la inscripción a la que se pueden acoger las embarcaciones nuevas con marcado CE y hasta 12 metros de eslora, opción más sencilla que la anterior, a las que el Registro de Buques expide un único documento unificado que se denomina Certificado de Inscripción que no permite realizar ninguna anotación al no existir hoja de asiento como en las embarcaciones matriculadas, y ser embarcaciones que no pueden enrolar tripulación profesional.

SIN LIMITACIÓN TEMPORAL

Es cierto que una embarcación inscrita no puede acogerse al cambio temporal, opción reservada a las matriculadas porque entre otras condiciones es necesario anotar en la Hoja de Asiento el contrato de gestión naval. Sin embargo, aquel propietario de una embarcación inscrita en la lista 7ª que desee destinarla al chárter, teniendo las puertas de las "CT" cerradas, puede perfectamente cambiarla a la lista 6ª y, si la eslora supera los 8 metros ya habrá pagado el impuesto de matriculación, estará en disposición de alquilarla y de hacer un uso particular respetando los requisitos legales y fiscales de la actividad. Pero, y ahí está la gran ventaja que las diferencia de las "CT", sin la limitación temporal de tres meses, pudiendo alternar uso comercial a terceros con el uso comercial propio, y sin que deba hacerlo a través de una empresa de chárter. Es decir, evita todos los requisitos de las "CT" lo que hace más interesante esta opción que la de las "CT".



Puerto deportivo Marina Greenwich en la Costa Blanca-Altea.

Como se ha indicado anteriormente, esta modalidad que recoge el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima se limita a 3 meses en contraposición a los que se dedican de manera permanente y que están matriculados o inscritos en la lista 6ª, pero esa limitación no se entiende cuando a otras banderas que están en nuestras aguas no se les ponen límites temporales. Esto podría interpretarse como un agravio comparativo con los buques y embarcaciones de bandera española, lo que lleva a plantear la duda de si realmente era necesario crear ese híbrido cuando desde siempre hemos tenido la sexta y la séptima en convivencia pacífica y con aceptación de la Agencial Estatal de Administración Tributaria y la Dirección General de la Marina Mercante, es decir, quien desea tener un barco para uso exclusivamente privado lo matricula en lista 7ª y quien desea hacer un uso mixto, privado y comercial, lo

matricula o inscribe en lista 6ª y, o bien, paga el impuesto de matriculación, o bien, espera los cuatro años que exige la Ley de Impuestos Especiales para hacer uso del barco si se ha solicitado la exención del impuesto, cumpliendo las obligaciones fiscales correspondientes a la actividad.

SIN DISCRIMINAR

Llegados a este punto cabe preguntarse por el sentido de las listas de nuestro registro marítimo, en particular las 6ª y la 7ª. Con esta

Malta, Grecia
o Reino Unido lo
prohíben ya que
distinguen entre
uso privado y uso
comercial

posibilidad del nuevo Reglamento la diferencia entre una y otra se diluye y eso resta importancia a la distinción. En este sentido, imitando a algunos de los países de la UE como es el caso de Francia, se podría instaurar un sistema de registro de embarcaciones que no diferencie entre 6ª y 7ª, ni entre distritos y capitanías, sino que, al igual que ocurre con los vehículos y la DGT (las matrículas de los vehículos tampoco distinguen entre uso privado y de alquiler, por tanto, el mismo criterio se puede adaptar a las embarcaciones), el sistema se podría centralizar en la Dirección General de la Marina Mercante, y las embarcaciones se registrarían con un indicativo de matrícula compuesto por letras y números correlativos, evitando una discriminación derivada de esa distinción que se da desde el momento en que se exige que las embarcaciones y buques de recreo lleven un elemento o distintivo que los diferencia del resto. 

Una labor esencial

La observación científica marina, aún poco conocida fuera del sector, es hoy una pieza clave para garantizar la sostenibilidad de los recursos y el cumplimiento normativo. Su labor a bordo, respaldada por una amplia regulación internacional y estatal, proporciona los datos esenciales que permiten evaluar, gestionar y proteger los ecosistemas marinos en beneficio de la sociedad.

M JUNTA DIRECTIVA DE APOCM
ASOCIACIÓN DE PROFESIONALES DE LA
OBSERVACIÓN CIENTÍFICA MARINA

Los profesionales de la observación científica marina constituyen un colectivo prácticamente desconocido entre el público general. En el sector del mar poco a poco va ganando visibilidad, aunque todavía existe un gran desconocimiento. En la pasada edición de octubre de 2023 de esta revista se anunció el nacimiento de APOCM y se describieron los principales tipos de profesionales que existen dentro de este colectivo. En el presente número se expone el contexto

normativo que rodea, precisa y exige la presencia de estos/as profesionales en el mar.

La figura del observador a bordo es requerida desde hace años por diversa legislación, programas y planes de gestión de los recursos marinos. Incluso en muchos casos, su presencia a bordo de los buques es obligada, sin la cual los barcos

no pueden salir a faenar o desarrollar su actividad.

NORMATIVA VIGENTE

La normativa del sector pesquero es la que más ha desarrollado las funciones, obligaciones y otros aspectos de la observación científica marina. Ya en el año 1988, la FAO publicó un documento donde ponía de manifiesto la necesidad de los programas de observación y determinaba que los observadores a bordo de buques *"sean personal experto y sigan una formación rigurosa"* para *"obtener aquella información biológica vital para la gestión de los stocks"* (van Helvoort, G., 1988 Manual de operaciones de un programa de observación. FAO Doc. Téc. Pesca).

Su presencia
a bordo de
los buques
muchas veces
es obligada

Desde entonces, cada vez es más extensa la normativa internacional, comunitaria y estatal que recoge la figura del observador como pieza clave en la conservación, gestión y control de las actividades pesqueras. Tal es así, que la mayoría de las Organizaciones Regionales de Pesca (ORPs) establecen programas nacionales de observadores/as científicos/as diseñados para recopilar y validar la información científica necesaria con el objetivo de poder evaluar el estado de las poblaciones de los recursos vivos marinos y el impacto de la pesca en esas poblaciones y en especies dependientes y afines. Entre la normativa vigente encontramos, por ejemplo, el Reglamento (UE) 2017/1004 que define la figura de observador/a científico/a (art. 3) y establece los requisitos referentes al proceso de recopilación de datos y acceso a los puntos de muestreo (art. 12).

El Reglamento (UE) 2019/1241 sobre la conservación de los recursos pesqueros y la protección de los ecosistemas marinos considera la observación científica como parte de esas medidas técnicas en la investigación científica (art. 25). En el Anexo XIII de este Reglamento se establece

Contribuyen también a la investigación de los efectos de la contaminación acústica de buques sobre la fauna marina

que las personas observadoras científicas deben recoger a bordo información y datos valiosos sobre las medidas de mitigación para reducir las capturas accidentales de especies sensibles.

PROFESIONALES A BORDO

En 1995, en la conferencia de la FAO, se aprobó el Código de conducta para la pesca responsable, donde se mencionan los programas de observadores/as para la vigilancia,

control, seguimiento y ejecución de la aplicación de las medidas de ordenación pesquera y para el cumplimiento de las medidas aplicables a las operaciones pesqueras (art. 7.7.3 y 8.4.3). A partir de este momento, diversas normativas definen las funciones de un/a observador/a de control, establecen su papel fundamental en el control del cumplimiento de la normativa vigente por parte del buque y determinan las graves sanciones a las que se enfrentan los capitanes y tripulantes en caso de obstaculizar la importante labor que desempeñan estos/as profesionales a bordo. Tenemos como ejemplos vigentes el Reglamento (CE) 1224/2009 en sus artículos 4.8, 42.2 y 73; el Reglamento de Ejecución (UE) 404/2011 en su Capítulo II (art. 92, 93 y 94) y Anexos XXV, XXVI y XXX; el Reglamento (UE) 1380/2013 en su artículo 15.13, el Reglamento (CE) 1005/2008 en su artículo 3.1.h o el Reglamento 2023/2053 en el art. 39.3, entre otros.

La interacción de las aves marinas con la actividad pesquera es un aspecto estudiado por los profesionales de la observación científica marina.



Observador científico marino realizando el seguimiento de la actividad pesquera en aguas del Atlántico sur.



En el ámbito español, hace falta mencionar la Ley 5/2023, de 17 de marzo, de pesca sostenible e investigación pesquera, aprobada a principios del 2023. Según se cita textualmente en el preámbulo, *"Esta ley refuerza el nexo entre ciencia y política pesquera, puesto que la mejor información científica disponible es clave en materia pesquera para garantizar una pesca sostenible."* Dicho en otras palabras, esta norma se vertebra en el apoyo indispensable de la ciencia pesquera para conseguir la sostenibilidad de los recursos vivos y el buen estado ambiental de los mares. La mejor información científica disponible es un concepto que se repite a lo largo de todo el texto de esta ley y, en gran medida, es el colectivo de profesionales de la observación científica marina el que constituye la base de toda esta información, ya que su trabajo a bordo de las embarcaciones es vital e impres-

cindible para la obtención de datos científicos de calidad.

PROGRAMAS DE OBSERVACIÓN

La Secretaría General de Pesca (SGP) del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, es la Administración encargada del Programa Nacional de Datos Básicos (PNDB), dando así cumplimiento al Reglamento 2017/1004 del Parlamento y del Consejo europeo. De esta manera, la SGP recopila, gestiona y utiliza los datos provenientes de los programas de observación a bordo de la flota pesquera con el objetivo

de preservar los recursos pesqueros y realizar una explotación sostenible de los recursos marinos. Para este PNDB, la SGP colabora con tres instituciones públicas como son el Instituto Español de Oceanografía (IEO-CSIC), Instituto Tecnológico, Pesquero y Alimentario (Fundación AZTI-Tecnalia) y el Instituto de Investigaciones Marinas (IIM-CSIC) de Vigo. El equipo de observadores/as a bordo de pesqueros se suele constituir a través de empresas intermediarias mediante encargos directos o licitaciones públicas. Como ejemplo del gran volumen de embarques anuales que supone cumplir con los objetivos del PNDB en relación al Reglamento 2017/1004, solamente en la última licitación del IEO se asignan 8472 días de observación a bordo al año, repartidos en diferentes pesquerías y zonas de pesca.

Pero la sostenibilidad de los recursos pesqueros no es sólo una preocupación de la Administración Pública. En España, numerosas Organizaciones de Productores Pesqueros (OPP) promueven entre sus objetivos el fomento del uso de observadores/as científicos/as a bordo de sus buques pesqueros para la obtención de datos científicos de calidad y poder fomentar así una pesca sostenible, como es la Asociación de Organizaciones de Productores PESCA ESPAÑA, la cual incluye a 10 OPP's de todo el Estado.

Numerosas
organizaciones
promueven el
fomento del uso
de observadores

MONITOREO ACÚSTICO

Aunque buena parte del colectivo de observadores se dedique al sector pesquero, existen otros sectores que también requieren

su presencia. Desde finales de los años noventa, dentro del marco regulatorio internacional, se comenzó a reconocer que el ruido submarino causa daños al medio ambiente, a la fauna y a los recursos vivos marinos. De esta forma, este tipo de contaminación debe ser estudiada y se deben establecer las vías para reducir el ruido de las operaciones de los buques comerciales e industriales en el medio marino y limitar sus efectos adversos. Es aquí donde surge la figura del observador de mamíferos marinos (MMO en su abreviatura inglesa), operador/a de monitoreo acústico pasivo (PAMO) y observador de fauna marina (MFO), de forma que estos profesionales se vuelven fundamentales para la prevención de daños sobre la fauna y en la obtención de datos esenciales para su conservación.

En este sentido, las directrices del JNCC (Joint Nature Conservation Committee) y ACCOBAMS (Convenio sobre la Conservación de los cetáceos del Mar Negro, Mar Mediterráneo y Atlántico Nordeste) recomiendan el uso de observadores/as MMO, PAMO y MFO para realizar búsquedas de mamíferos marinos y otra fauna marina protegida antes de poner en marcha las operaciones de la industria *offshore* generadoras de ruido. Al mismo tiempo, realizan un seguimiento del cumplimiento de las medidas de mitigación adoptadas por los acuerdos internacionales para la protección de la fauna marina.

Aunque estas directrices son adoptadas y aplicadas en su mayoría por un amplio porcentaje de



Una observadora recopila datos biométricos de las capturas en el Índico.

La lista de
normativa nacional
e internacional
que incluye la
figura de estos
profesionales es
muy extensa

países e industrias offshore, cabe destacar que son solamente recomendaciones y carecen de una obligación de cumplimiento. Así, cada país debe regular estas actividades generadoras de ruido dentro de su jurisdicción legislativa y territorial. En España, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) es el órgano responsable de legislar y exigir las medidas de mitigación que deben adoptar

aquellas empresas o instituciones que contaminen acústicamente el medio marino. El gobierno publicó el 2014 el documento “Manual del Observador de Mamíferos para Operaciones Off-Shore Generadoras de Ruido en aguas Españolas” en el que se recoge la definición, sus funciones, el marco regulatorio sobre el ruido submarino y demás aspectos técnicos sobre el ruido y su afección a la fauna marina.

Solo se han citado algunos de los reglamentos y convenios, pero la lista de normativas nacionales e internacionales que incluyen la figura de estos profesionales de la observación científica marina es muy extensa, hecho que refuerza la idea de la importancia de este colectivo en la recopilación de datos científicos de calidad en los que se basan los planes y programas de gestión de los recursos marítimos y las medidas necesarias para su conservación. [M](#)

ACUICULTURA RESTAURATIVA

Más allá de la producción de alimentos

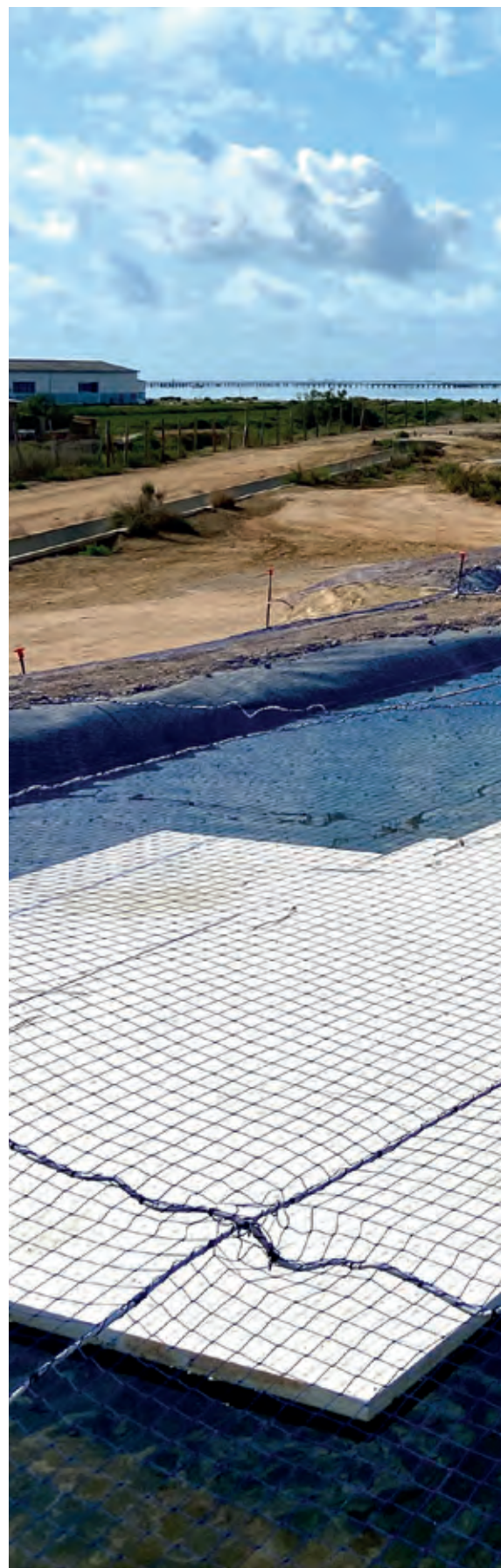
La acuicultura restaurativa surge como un modelo innovador que va más allá de la mera actividad de producción de alimentos para convertirse en todo un sistema de conservación y restauración ambiental en el Mediterráneo. El Instituto de Investigación y Tecnologías Agroalimentarias (IRTA) de San Carlos de la Rápita, en Tarragona, es referente mundial en la materia y colabora directamente con la FAO.

M ENRIC GISBERT Y CRISTÓBAL AGUILERA
INVESTIGADORES DEL IRTA

En las últimas décadas, la cuenca mediterránea ha experimentado crecientes presiones ecológicas derivadas de la intensificación de la actividad acuícola, el calentamiento de las aguas, el aumento de la salinidad y otros factores abióticos que están alterando los ecosistemas marinos. Ante este escenario de cambio, ha surgido un nuevo

paradigma en el sector acuícola: la acuicultura restaurativa.

Este modelo innovador trasciende la concepción tradicional de la acuicultura como mera actividad productiva, al integrar objetivos de conservación y restauración ambiental. Así, la acuicultura restaurativa se plantea como un sistema de producción dual que, además de generar alimentos de alta calidad, contribuye activamente a proporcionar beneficios ecológicos directos sobre el medio acuático, con el potencial de generar resultados





La acuicultura restaurativa proporciona beneficios ecológicos directos al medio acuático.

Se trata de un modelo que busca el equilibrio económico y el ambiental

ambientales netos positivos, como la recuperación de poblaciones de especies, el fortalecimiento de la resiliencia ecosistémica frente a los impactos del cambio climático y la potencial restauración de hábitats degradados.

La acuicultura restaurativa se fundamenta en una premisa simple pero poderosa: es posible cultivar especies marinas de manera que no solo se minimicen los impactos negativos, sino que se generen beneficios ecológicos tangibles para el entorno. A diferencia de la acuicultura convencional, centrada exclusivamente en maximizar la producción, este modelo busca un equilibrio entre la viabilidad económica y la restauración ambiental.

ESPECIES FILTRADORAS

El concepto no es nuevo. Desde hace tiempo, los científicos han observado que ciertos organismos marinos, especialmente los filtradores como ostras, mejillones y almejas, actúan como verdaderos ingenieros ecosistémicos. Estos moluscos, al alimentarse, filtran grandes volúme-

nes de agua al eliminar partículas en suspensión, exceso de nutrientes y contaminantes. Así, por ejemplo, una sola ostra adulta puede filtrar hasta 200 litros de agua al día, contribuyendo significativamente a la claridad y calidad del agua.

Este modelo acuícola se apoya en diversos procesos ecológicos. En primer lugar, el cultivo de especies filtradoras ayuda a mitigar la eutrofización de las aguas, un problema crítico en muchas zonas costeras donde el exceso de nutrientes procedentes de la acuicultura y la agricultura puede provocar proliferaciones de algas nocivas. Al consumir fitoplancton y materia orgánica, estos organismos actúan como biofiltros naturales.

En segundo lugar, las estructuras de cultivo, ya sean cuerdas suspendidas, líneas de fondo o jaulas flotantes, proporcionan hábitat y refugio a numerosas especies marinas.

Estudios recientes han demostrado que los cultivos de moluscos y macroalgas aumentan significativamente la biodiversidad local, atrayendo peces juveniles, crustáceos y otras formas de vida marina que encuentran protección.

Además, especies como las ostras contribuyen a proteger las costas. Los arrecifes de ostras, por ejemplo, disipan la energía de las olas reduciendo la erosión costera, y su cultivo puede ayudar a restaurar poblaciones históricamente diezgadas por su sobreexplotación.



Vista aérea de las instalaciones
del IRTA en San Carlos de la
Ràpita (Tarragona)

Uno de los aspectos más prometedores de la acuicultura restaurativa es su capacidad para generar servicios ecosistémicos medibles. Las granjas de algas marinas, por ejemplo, no solo producen biomasa aprovechable para alimentación, cosmética o farmacología, sino que también capturan carbono y nitrógeno del agua, contribuyendo a mitigar el cambio climático y mejorar la calidad del agua.

CENTRO DE REFERENCIA

Bajo este nuevo marco conceptual, en julio de 2025 se inauguró en el IRTA de La Ràpita el Centro de Demostración en Acuicultura Restaurativa del Mediterráneo (MRADC), primer centro de demostración de acuicultura en España y parte de una red de siete centros avalados por la Comisión General de Pesca del Mediterráneo (CGPM) de la FAO, junto a los de Egipto, Turquía, Grecia, Túnez, Bulgaria y Rumanía.

Este nuevo centro de demostración de acuicultura (ADC) es el resultado de varios años de trabajo conjunto entre el Departamento de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación (DGPMP) de la Generalitat de Catalunya, la CGPM y el IRTA, y responde a la estrategia de la CGPM para impulsar una acuicultura sostenible en el Mediterráneo y el mar Negro dentro de su Estrategia 2030.

Su principal objetivo es convertirse en un espacio de referencia

de investigación y transferencia en acuicultura restaurativa, materia que está plenamente alineada con la Estrategia Marítima de Catalunya 2030, donde la potenciación de la economía azul es uno de los principales hitos para garantizar el equilibrio social y territorial en base a unos ecosistemas resilientes, biodiversos y plenamente funcionales que generen unos servicios a la sociedad de máxima calidad.

Este enfoque está alineado con las directrices para una acuicultura sostenible presentadas en la Conferencia Regional de Acuicultura de la FAO, en diciembre del 2024 en Heraclion (Grecia) que se redactaron de manera consensuada a través de un proceso consultivo mundial y son una herramienta para orientar los procesos de formulación de políticas, la toma de decisiones y la acción a todos los niveles: local, nacional, regional y mundial.

El IRTA lidera
la investigación
en acuicultura
restaurativa en
nuestro país y es
referencia para la FAO

En palabras de Miguel Bernal, secretario ejecutivo de la CGPM: *“Los ADC son una herramienta clave de la CGPM para impulsar una acuicultura sostenible en el Mediterráneo y en el mar Negro. La inauguración del nuevo centro de la Ràpita representa un paso importante en la promoción de la acuicultura restaurativa, aportando conocimiento, innovación y cooperación técnica. Este centro no solo refuerza la capacidad local, sino que también contribuye activamente en la red regional de los centros de demostración de acuicultura, que son esenciales para el intercambio de conocimiento y buenas prácticas entre todos los actores del sector”.*

Para impulsar esta transformación y alinearse con los objetivos son varias las actividades que vamos a desarrollar a lo largo de los próximos cuatro años, llevando a cabo proyectos innovadores en cultivos multitróficos, restauración de ecosistemas y adaptación al cambio climático, para acabar consolidándonos como centro de referencia en acuicultura restaurativa en el Mediterráneo.

Algunos de los proyectos en los que el centro focaliza su actividad son: el desarrollo de modelos de acuicultura multitrófica integrada (IMTA, por sus siglas en inglés) incorporando sistemas productivos que combinan algas, peces de bajo nivel trófico, bivalvos y otros invertebrados como pudieran ser erizos y holoturias; el fomento de la producción del cultivo y reproducción de macroalgas; la formación y capacitación de usuarios especializados mediante la transferencia de conocimiento entre la industria y

PRINCIPIOS DE LA ACUICULTURA RESTAURATIVA

-  Integración ecosistémica y bajo impacto
-  Mejora de la calidad del agua y recuperación de hábitats
-  Apoyo a la biodiversidad y captura de carbono
-  Fomento de beneficios socioeconómicos locales

OBJETIVOS DEL CENTRO IRTA - LA RÀPITA

-  Desarrollar acuicultura multitrófica integrada (IMTA)
-  Repoblación de especies
-  Formación y transferencia de conocimiento
-  Potenciar un modelo de impacto positivo en el Delta del Ebro

Modelo que ilustra cómo la colaboración multilateral (FAO–CGPM + Generalitat + IRTA) promueve ecosistemas marinos sanos, comunidades resilientes y producción sostenible y responsable.

Especies filtradoras como ostras, mejillones y almejas son auténticos ingenieros sistémicos

la academia aplicando modelos de co-creación; y la generación de sistemas que impacten positivamente en el medio, específicamente en áreas singulares y vulnerables, similares al delta del Ebro, donde se priorice el bajo coste de implantación y la resiliencia al efecto del cambio climático.

JORNADAS INTERNACIONALES

Dentro de este marco de trabajo, el IRTA organizó el año pasado las primeras jornadas internacionales en acuicultura restaurativa donde científicos y representantes del

sector compartieron conocimientos para posicionar al Mediterráneo como territorio líder en la aplicación de modelos de este tipo de acuicultura.

En la actualidad, estamos inmersos en el proceso de definición de la acuicultura restaurativa. Para ello, analizamos las propuestas que la FAO y The Nature Conservancy presentaron en 2021 haciendo referencia a la actividad como *“la práctica que genera beneficios ecológicos directos, logrando un resultado ambiental neto positivo, simultáneamente a la producción acuícola”*.

Además, estamos estudiando la forma de monitorizar y evaluar los efectos ecológicos y sociales de la actividad usando moluscos, algas y peces en un contexto de extrema complejidad, ya que el enfoque ha de combinar la producción acuícola con la regeneración ecológica, los beneficios sociales, la educación ambiental y la transferencia tecnológica. 

Las pensiones suben un 2,7%

Tras rechazar el Congreso de los Diputados el Real Decreto-ley 16/2025, de 23 de diciembre, que incluía la revalorización de las pensiones para 2026 más un escudo social que afectaba a varios colectivos, el Consejo de Ministros aprobó el 3 de febrero un nuevo Real Decreto-ley que, una vez convalidado por los grupos parlamentarios, fija un incremento del 2,7%, con carácter general, para las pensiones contributivas.

M ANA DÍAZ

En aplicación del artículo 86 de la Constitución y, a falta de una Ley de Presupuestos Generales del Estado para este año, el Gobierno se vió obligado en diciembre a aprobar por segundo año consecutivo un Real Decreto-ley para proceder a la revalorización de las pensiones públicas y otras prestaciones públicas en 2026. El Real Decreto-ley 16/2025, de 23 de diciembre, prorrogaba determinadas medidas para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad social y adoptaba otras urgentes en materia tributaria y de Seguridad Social, como la subida de las pensiones para este año.

La aprobación de la norma permitió que los pensionistas per-

cibieran en su nómina de enero la subida del 2,7% fijada para las pensiones contributivas y clases pasivas pero, al ser rechazada en el Congreso, se cuestionaba su continuidad en el tiempo.

La aprobación del Real Decreto-ley 3/2026, de 3 de febrero, por el Consejo de Ministros ha hecho posible consolidar la subida. Además, en esta ocasión, sí se

ha logrado la convalidación de la misma en el Congreso.

13 MILLONES DE PENSIONES

En total se revalorizan cerca de 13 millones de pensiones y los pensionistas podrán mantener o aumentar su poder adquisitivo. Además de las pensiones contributivas se benefician de la subida las no contributivas, las de Clases Pasivas, los hogares a los que alcanza el Ingreso Mínimo Vital (IMV) y quienes tengan reconocida la asignación por hijo a cargo con discapacidad, igual o superior al 65%, que verán actualizadas las cuantías que perciben.

"Aprobar la revalorización de las pensiones no es solo garantía de un Estado de Bienestar fuerte, que protege el poder adquisitivo de nuestros pensionistas, sino de la sociedad en su conjunto. Especialmente de los que sufren mayor vulnerabilidad

Las pensiones
mínimas se
incrementan entre
el 7% y el 11,4%,
mientras que las no
contributivas y el IMV
lo harán un 11,4%

económica, los perceptores de pensiones mínimas y no contributivas", afirma la ministra de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, Elma Saiz que, además, ha notificado a los pensionistas por carta el importe actualizado de su pensión.

CONTRIBUTIVAS

El incremento de las pensiones contributivas (fijado en un 2,7% para este año) es el resultado de la evolución del índice de precios al consumo (IPC) medio entre diciembre de 2024 y noviembre de 2025, según la fórmula establecida en la Ley 20/2021, de garantía del poder adquisitivo de las pensiones. Se da así cumplimiento a la recomendación segunda del Pacto de Toledo.

Esta subida supone unos 570 euros anuales adicionales para los perceptores de una pensión media de jubilación, mientras que el resto de pensiones medias del sistema se incrementan en torno a 500 euros al año.

Por su parte, el complemento para la reducción de la brecha de género también sube un 2,7% sobre la cuantía reconocida en 2025, cantidad que ya aumentó en el bienio 2024-2025 un 10%.

Asimismo, el Gobierno acordó subir las pensiones mínimas, las no contributivas y el Ingreso Mínimo Vital. En este sentido, las pensiones mínimas subirán más del 7% en 2026. Este porcentaje es mayor para las pensiones de perceptores con cónyuge a cargo y de viudedad con cargas familiares, que se incrementarán un 11,4%, lo mismo que las pensiones no contributivas y el IMV. Las pensiones de vejez e invalidez (SOVI) se revalorizan por su parte un 7,07%.

COMPROMISO DEL GOBIERNO

La ministra Elma Saiz ha destacado el compromiso del Gobierno para "estar con quienes más lo necesitan, asegurando a los pen-

sionistas de nuestro país que, si los precios suben, también lo hacen sus pensiones".

El texto también contempla cotizaciones adicionales para determinados colectivos, fijando el límite máximo de las pensiones en 3.359,60€ mensuales o 47.034,40€ anuales. Además, se actualiza la base mínima de cotización, que se incrementa automáticamente en el mismo porcentaje que lo hace el Salario Mínimo Interprofesional (SMI) y se establece en el 0,9% la cotización del Mecanismo de Equidad Intergeneracional (MEI). Este mecanismo nutre el Fondo de Reserva de la Seguridad Social, que está en su nivel más alto desde finales de 2017. Y también se actualizan los tipos de cotización adicional de solidaridad. **M**

La subida mantiene el poder adquisitivo de los pensionistas



Atención presencial

En el Instituto Social de la Marina siempre se ha defendido la atención presencial en sus oficinas y se ha trabajado para que esta atención sea de calidad, como una consecuencia de la vocación de servicio público que tienen todos sus empleados.

M CARMEN PARRONDO,
ADJUNTA A LA DIRECCIÓN DEL ISM

Desde la pandemia la atención al público ha sufrido una transformación considerable. Por una parte, porque la pandemia trajo consigo la necesidad de obtener una cita previa para acceder a las oficinas evitando aglomeraciones y posibilidades de contagio, mecanismo que llegó para quedarse dada su buena acogida, no solo entre los ciudadanos atendidos que podían elegir el momento de la atención conforme a sus necesidades, sino también entre sus funcionarios, al permitir una mejora de la atención previniendo con antelación tanto el

número de ciudadanos a atender como los temas posibles a tratar.

Por otra parte, porque al implementar la cita previa, se empezó a tener información sobre el volumen de atenciones realizadas y, por tanto, se tuvieron los primeros datos para analizar y mejorar la atención y se creó la necesidad de incorporar nuevos mecanismos para poder registrar las atenciones y contar con una mayor informa-

ción sobre las mismas, mecanismos que se han empezado a implantar en los dos últimos años.

Por último, porque se dio un impulso importante a la administración digital, con la puesta a disposición de todos los trámites a través de la Sede Electrónica de la Seguridad Social, incluyendo un buzón de consultas, y con la creación de la app ISM en tu bolsillo, que se ha posicionado como una forma ágil, sencilla y atractiva de comunicación entre el ciudadano y la entidad, como así lo avalan los más de 92.000 usuarios actuales.

El mayor número
de citas previas se
da en el servicio
de Pensiones y
Prestaciones

SISTEMA VOLUNTARIO

Desde entonces hasta ahora, la cita previa dejó de ser obligatoria, aunque se sigue usando de forma importante por los beneficios que ello comporta para el usuario.



Durante el año 2024 se puso en marcha una aplicación informática para registrar las atenciones presenciales en las distintas direcciones provinciales y, a finales de 2025 se empezó a implantar en las direcciones locales, de manera que, durante el presente año 2026 se podrá contar con toda la información sobre las atenciones presenciales realizadas, la temática de las mismas, los servicios más demandados, el perfil del ciudadano que acude a las oficinas, etc., lo que permitirá poder adaptar la atención a la demanda real.

Por otra parte, durante el pasado año 2025 se inició también la implantación de una nueva plataforma de atención telefónica, que permite también obtener información sobre el número de atenciones te-

lefónicas realizadas, los temas por los que se solicita información, etc. Esta plataforma se ha implantado ya en siete direcciones provinciales y se pretende implantar en el resto de las direcciones provinciales durante el año 2026.

Si analizamos los datos de citas previas se puede concluir que la

La cita previa no
es obligatoria,
aunque se sigue
usando porque
evita esperas
innecesarias
al usuario

atención en el ISM siempre ha sido rápida y accesible ya que, de las 181.407 citas solicitadas en 2025, el 88,19% han sido atendidas en los 5 primeros días desde la fecha de su solicitud, valores similares a los de años anteriores.

El mayor número de citas previas se da en el servicio de Pensiones y prestaciones, con 47.969 citas solicitadas, la mayoría de las cuales, el 90,18% de ellas, se atendieron en los cinco primeros días desde su solicitud, seguido por el servicio de expedición de Certificado digital, con 35.178 citas, el de Prestaciones de desempleo, con 34.589 citas y el de Formación marítima y sanitaria, con 21.545 citas.

A ello hay que añadir las citas para reconocimiento médico que han ascendido a 53.003.

En lo que se refiere a las atenciones presenciales registradas en el aplicativo SIGE, en las direcciones provinciales, han ascendido a 65.738, de las cuales, 36.867, es decir, el 56,08% corresponden a las atenciones sin cita. Las materias más demandadas en esta atención presencial han sido las siguientes: Información sobre desempleo y gestión de desempleo (9.606). Emisión del certificado digital (9.049), Información sobre administración electrónica (6.057) e Información sobre formación marítima y sanitaria (5.118).

ATENCIÓN TELEFÓNICA

Por último, tendríamos los datos de atenciones telefónicas, que solo se corresponden con unas pocas direcciones provinciales y unos pocos meses, ascendiendo a un total de 8.090 llamadas atendidas y 827 llamadas salientes. Por temática, las materias más solicitadas han sido:

Información sobre formación marítima y sanitaria (886), Información sobre pensiones y prestaciones (715), Información sobre reconocimientos médicos de embarque marítimo (616) y Cita previa (385).



La app ISM en tu bolsillo se ha posicionado como una forma ágil y sencilla de comunicación



Asesorando a un trabajador en el Área de Formación de la DP de Cádiz.

Todo ello da un total de 279.367 ciudadanos atendidos en las oficinas del ISM durante el año 2025.

Debemos tener en cuenta los datos de la administración electrónica: consultas a través del buzón de consultas (1.870), solicitudes presentadas a través del registro de la Sede Electrónica de la Seguridad Social (51.049), así como el servicio que se creó para presentar documentación sin certificado digital (3.971). Lo que hace un total de 56.890 atenciones derivadas de algún tipo de solicitud telemática.

Pero el total de atenciones que se presta por el ISM no está completo si no se tienen en cuenta los servicios de autoconsumo por parte del ciudadano a través de la Sede Electrónica de la Seguridad Social y de la app ISM en tu bolsillo durante el mismo año 2025. En el primer caso, los cinco servicios principales que se ofrecen ascienden a un total de 83.617 servicios

accedidos. En el caso de la app, el total de servicios accedidos asciende a 247.674.

MÁS Y MEJOR ASISTENCIA

En conclusión, el número total de atenciones durante el año 2025, incluyendo las citas solicitadas, la atención presencial, telefónica y telemática, así como el autoconsumo, asciende a 667.548. Si comparamos estas cifras con las del año anterior que ascendieron a 556.922 atenciones, vemos un incremento de las atenciones de 110.626, lo que equivale a un 19,86% más de atenciones.

Y a ello hay que añadir que este número elevadísimo de atenciones en relación con el colectivo gestionado por el ISM, se lleva a cabo por un número reducido de funcionarios que, en su gran mayoría, compatibilizan las labores de atención al público con otras funciones propias de la gestión, lo que unido al escaso número de quejas presenta-

das, un total de 89 en todo el año nos lleva a concluir que la atención al público en el ISM es una atención de calidad, cercana y efectiva.

No obstante, en el ISM se sigue trabajando para mejorar la gestión de la atención al público, implementando nuevos sistemas para registrar dicha atención y enfocando la misma hacia la calidad, con la próxima puesta en marcha de encuestas de satisfacción del usuario.

Se valorará la satisfacción del público mediante encuestas

En enero de 2026 entró en funcionamiento el aplicativo SIGE en la mayoría de las direcciones locales, lo que ha supuesto un incremento muy notable en el número de atenciones registradas. De esta manera se ha pasado de 9.426 ciudadanos atendidos en diciembre de 2025, a 16.601 ciudadanos atendidos en enero de 2026, lo que implica casi el doble de atenciones registradas. En cuanto a la atención telefónica ya se está trabajando con cinco direcciones provinciales que se incorporarán a la nueva plataforma a lo largo del mes de marzo.

Se espera que, en los próximos meses, ya se cuente con una información real de todas las atenciones, así como con las opiniones de los ciudadanos atendidos, lo que permitirá seguir mejorando en un servicio que se considera esencial. **M**

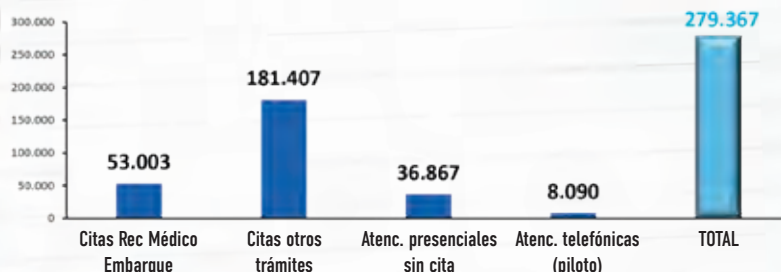
Atenciones de la Seguridad Social

ISM enero - diciembre 2025

At. Oficinas + At. Telemática

$$336.257 + \text{Autogestión} = 628.346$$

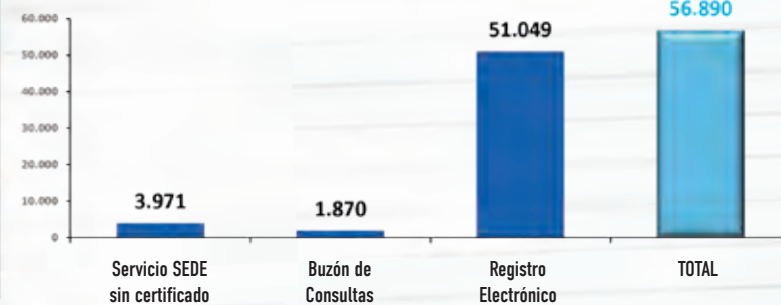
Ciudadanos atendidos en oficinas del ISM



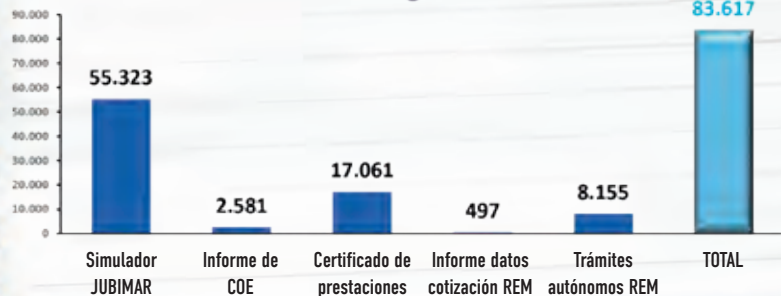
ISM en tu bolsillo: autogestión



Atención Telemática



Autogestión SEDE



Pequeños guardianes del mar

La falta de relevo generacional es uno de los grandes retos del sector marítimo-pesquero. Frente a esta tendencia, el proyecto “Los Secretos del Mar” de la editorial Cook & Play apuesta por la educación y la divulgación para acercar a los más jóvenes a la pesca artesanal y reforzar el vínculo con la tradición marinera.

M Y. SOTO

La pesca ha sido, históricamente, uno de los pilares económicos, sociales y culturales de las comunidades costeras del Mediterráneo. No obstante, el sector atraviesa en la actualidad uno de sus mayores desafíos: la ausencia de relevo generacional.

Cada vez son menos los jóvenes que encuentran en el mar una opción de futuro profesional, una tendencia que amenaza tanto la continuidad de la actividad pesquera como la preservación de los saberes y la memoria viva de los pueblos del litoral español.

Para hacer frente a esta tendencia nace “Los Secretos del mar”, una iniciativa educativa y medioambiental de la editorial Cook & Play, que busca reconectar a las nuevas generaciones con la tradición marinera. El eje central del proyecto es un libro infantil que cuenta la historia de Pau, un niño que descubre, a través de la historia de su familia, el valor del oficio pesquero y la importancia de cuidar nuestros mares y océanos.

Con sede en Santa Pola, uno de los puertos pesqueros mediterráneos más importantes, Cook & Play se presenta como una iniciativa pedagógica que enseña a los niños hábitos saludables de alimentación “Muchos niños piensan que el pescado

“nace” en la pescadería o en el supermercado”, nos dice Manuel Sánchez, director de Cook & Play, “con este proyecto buscamos que conozcan la cultura vinculada al mar que hay detrás y, por supuesto, la esencia de nuestra dieta mediterránea, basada en gran medida en los productos marinos de nuestro entorno.”

TALLERES DE COCINA

El libro “Los Secretos del mar”, dirigido a niños de 7 a 12 años, es el primer paso de una propuesta educativa que se extiende a la realización de talleres presenciales en centros docentes, empresas de la zona, comercios locales, ferias del sector, cofradías, entre otros espacios, para abordar temas relacionados con la cultura marítimo-pesquera.

Manuel Sánchez señala que la intención “es realizar acciones educativas que permitan a los niños conocer las especies que habitan en el Mediterráneo y aprender técnicas de pes-



El proyecto busca reconectar a las nuevas generaciones con la tradición pesquera



ca responsable, incluyendo aspectos como las tallas mínimas y la normativa que garantiza su protección."

Además, han incorporado una propuesta innovadora: talleres de cocina. "En los talleres los niños no sólo descubren el contenido del libro y las especies del caladero mediterráneo, sino que también participan en la preparación de recetas con pescados locales."

LIBRO INTERACTIVO

Con 64 páginas e ilustraciones originales, el libro "Los Secretos del mar" cuenta una historia "donde el mar se convierte en un espacio de pérdidas y hallazgos, de vivencias y descubrimientos; el relato muestra cómo el protagonista, tras dejar en pausa su vínculo con el mar, comprende que este forma parte de su futuro", nos dice su autora Berta Aguirre, también fundadora de Cook & Play.

El libro, que se puede descargar de manera gratuita en: <https://>

El libro detalla el hábitat de 27 especies marinas del Mediterráneo

lossecretosdelmar.es, incluye una guía ilustrada en la que se detallan las especies marinas del Mediterráneo: su hábitat y comportamiento, singularidades, métodos de pesca y también formas de consumo.

"Cada especie marina encierra un relato único y desempeña un papel esencial en el equilibrio del ecosistema. Con esta sección, buscamos que los niños comprendan la relevancia de una gestión pesquera sostenible, incorporando conceptos clave como talla/peso mínimo legal y consumo responsable", señala Berta.

El libro que también cuenta con una versión digital interactiva, una aplicación y un vídeo promo-

cional, ha sido concebido como una herramienta para acercar a los niños y sus familias al mundo de la pesca artesanal, fomentando conversaciones sobre cómo se trabaja en el mar y por qué es importante despertar vocaciones tempranas y transmitir una visión positiva y realista del oficio.

La pesca artesanal se presenta no sólo como esencial para la sostenibilidad de los mares, sino también como un pilar clave para el desarrollo de las comunidades costeras. "El Mediterráneo nos ofrece una gran variedad de especies, y nuestra misión es enseñarles a valorarlas y a cuidar el mar desde pequeños", concluye Manuel.

Esta iniciativa ha sido financiada gracias a los fondos europeos FEMPA, en el marco de la Estrategia de Desarrollo Local Participativo (EDLP) del Grupo de Acción Local Pesquero (GALP) Bahía de Santa Pola, con la colaboración de la Generalitat Valenciana. [M](#)

La importancia de la gestión del miedo

El miedo es una emoción útil que nos alerta ante peligros, pero requiere una gestión adecuada para que no se convierta en un obstáculo. Gestionar el miedo de forma consciente permite utilizarlo como recurso de crecimiento personal y profesional, en lugar de una barrera.

M MONTSERRAT MARTÍNEZ DE MINGO
PROFESORA ASOCIADA DE LA UNIVERSIDAD
CAMILO JOSÉ CELA

El miedo es un gran aliado, ya que nos pone en alerta ante cualquier peligro. Pero la complejidad del manejo de esta emoción radica en que no siempre somos capaces de distinguir cuándo ese miedo es real o imaginario, o si nuestra mente lo está sobredimensionando. Por eso, la gestión del miedo no sólo es crucial ante situaciones adversas, también es imprescindible para el crecimiento personal y profesional. Vamos a ver, de forma práctica, cómo llevarla a cabo de una manera eficiente.

UNA VALIOSA EMOCIÓN

Gracias al miedo, el ser humano ha podido sobrevivir como especie.

Aparece ante cualquier peligro o situación de riesgo de forma instintiva, sin poder evitarlo.

Sin embargo, vivimos en una sociedad en la que, en muchas ocasiones, se confunden los conceptos asociados con esta emoción, mostrándonos su parte más negativa, minimizando la positiva y favoreciendo la negación. El problema no está en sentir miedo, la cuestión está en cómo lo gestionamos.

Siempre supone un aviso: es el “mensajero”. Y cuando “matamos al mensajero”, es cuando realmente corremos más peligro, cuando somos más vulnerables, porque no

estamos afrontando la situación, ni buscando soluciones.

Es importante ser conscientes de que, cuando percibimos una amenaza, además del instinto de supervivencia, influyen otros aspectos tales como la forma en que hemos vivido experiencias anteriores (miedos aprendidos, fobias, etc.) y las creencias procedentes de nuestra educación, así como del entorno en el que vivimos. Por eso, ante una situación de peligro, cada uno de nosotros puede comportarse de una forma distinta.

Diferenciar a qué tipo de miedo nos enfrentamos será el primer paso para su buena gestión.



FOBIAS

Se trata de un temor intenso e irracional a animales, personas, cosas, etc., que en realidad no suponen un peligro, pero que generan ansiedad (las fobias también se consideran un tipo de trastorno de la ansiedad). Las más comunes son: aracnofobia, agorafobia, claustrofobia, etc. Y en relación con el mar, encontramos la talasofobia, que se refiere al temor al mar abierto.

El origen de las fobias suele localizarse en experiencias pasadas traumáticas o en la sugestión (por ejemplo, algunos especialistas sugieren que la película “Tiburón” de Steven Spielberg, generó muchos casos de talasofobia).

A bordo, es habitual observar algunos casos de “Ociofobia” (fobia a estar ocioso). Suele iniciarse cuando hay algo que nos duele mucho al pensar en ello y, en lugar de resolverlo, preferimos tener la mente “ocupada” con cualquier otra cosa. No siempre es fácil resolver los problemas personales cuando estamos navegando, por eso nuestra mente puede intentar desviar la atención.

Es posible que, en algún momento, hayas experimentado este tipo de situaciones y seguro que identificas a personas que sienten habitualmente esta necesidad, incluso la de hacer varias cosas a la vez. Obviamente, esto genera estrés en la persona que la padece, pero también en su entorno, ya que se acabará transmitiendo, llegando a ocasionar problemas de convivencia, justamente en los momentos de descanso y desconexión.

Por todo lo anterior es muy importante no normalizar este tipo de situaciones y actuar a tiempo porque, a la larga, suelen ser necesarios los tratamientos psicoterapéuticos.

MIEDOS APRENDIDOS

Las experiencias vividas, desde luego, nos sirven de aprendizaje. Pero cuando hemos sentido miedo en una determinada situación, ante una persona, o en un lugar, nuestro cerebro lo va a asociar (de forma inconsciente) con esta emoción y la activará de inmediato cuando nos enfrentemos a circunstancias similares.

Es decir, los miedos aprendidos son el resultado del aprendizaje social, para el que nuestro cerebro está programado. Pero cuando no se han “archivado” (o interpretado) correctamente las experiencias vividas, dicho proceso puede volverse en contra: activando esta emoción, aunque la situación no suponga ningún peligro para nosotros.

Por ejemplo, si hemos tenido un conflicto con un miembro de la tripulación (de forma puntual), lo hemos pasado realmente mal, incluso hemos sentido miedo a perder nuestro trabajo (o a que nos perjudicase a nivel profesional), es muy posible que, ante un nuevo conflicto con ese mismo compañero, o con cualquier otro, reaccionemos de forma desmedida o que huyamos del conflicto sin afrontarlo, ni solucionarlo. Es decir, puede llevarnos a poner más foco en el temor del pasado que en el riesgo del presente y a no asumir responsabilidades. Algo que, de verdad, puede perjudicarnos.

Podemos distinguir dos tipologías:

1 Miedo Adaptativo: Cuando la respuesta es proporcional al peligro, supone la existencia de un riesgo real, desde un punto de vista totalmente objetivo. Por ejemplo, sentir miedo al encontrarnos ante una persona armada y con actitud amenazante.

2 Miedo Patológico: Cuando la respuesta no es proporcional al peligro, es irracional y llega a condicionar nuestros comportamientos y decisiones.

Repasemos algunos de los más habituales.

Por eso, identificar este tipo de temores injustificados es fundamental, para evitar que lleguen a decidir por nosotros y acaben dominando nuestros comportamientos.

ALGUNAS CREENCIAS

A todos nos resuenan frases como "Seguro que así, te vas a caer", "No te fíes de nadie", "Nunca arriesgues, tú siempre a lo seguro"... Desde luego nuestros padres o educadores nos transmitieron este tipo de mensajes con la intención de protegernos, para que fuésemos prudentes y así las fuimos interiorizando. Pero si este proceso se hizo de una forma radical, llevándolo al extremo, mucho más allá de la prudencia, se activará siempre algún temor. Un claro ejemplo lo encontramos cuando en las sesiones de terapia observamos cómo algunos padres han trasladado sus miedos, mal gestionados, a sus hijos.

Es entonces cuando el individuo percibe el mundo, el entorno, a sus compañeros, incluso a la propia organización, como un peligro y una amenaza continua. Y después del miedo, se acabará desatando el enfado y la queja continua.

Esto supone la necesidad de revisar ese tipo de creencias, para



discernir su grado de irracionalidad y tomar conciencia de cómo están condicionando nuestras vidas, nuestra salud mental y el clima laboral que generamos.

OTROS TEMORES

Pero, además, existen otros temores en los que también cuesta identificar hasta qué punto son racionales o no, reales o imaginarios. Y también se generan de forma cotidiana.

Vamos a analizar los más comunes, los que más suelen condicionar nuestra actitud y nuestros comportamientos, con el objetivo de poder identificarlos y gestionarlos de una forma saludable.

1

A perder el estatus

Está relacionado con el temor a perder logros profesionales y es normal que aparezca en algún

momento de nuestra vida. Entonces hay dos alternativas a elegir: centrarnos en la percepción de peligro constante, que nos llevará a "hacer lo que sea necesario, a cualquier precio" para evitarlo. Este camino nos llevará a la inseguridad y a la ansiedad. Debemos centrarnos en aquello en lo que podemos influir y en lo que es realmente importante para nosotros (incluidos valores y principios), para poder luchar por ello desde el esfuerzo y la mejora continua. Al final de este camino encontraremos la recompensa de la reafirmación y la elevación de la autoestima.

2

A fracasar ante uno mismo o ante los demás

Aparece ante cualquier tarea, reto o cambio, para que estemos en alerta y seamos prudentes. Pero si interpretamos de forma incorrecta este mensaje, podemos llegar a



¿A qué le tienes miedo?

Los principales tipos de miedo incluyen:

Fobias: Temores intensos e irracionales a objetos o situaciones que generan ansiedad y que pueden requerir tratamiento.

Miedos aprendidos: Asociaciones inconscientes de experiencias pasadas que llevan a reacciones exageradas en situaciones similares.

Creencias educativas: Ideas inculcadas que pueden derivar en percepciones constantes de amenaza, creando un entorno negativo.

► **Otros miedos comunes y su gestión recomendada son:**

Miedo a perder el estatus: Se reco-

mienda enfocarse en lo que se puede influir y en valores personales.

Miedo al fracaso: La clave está en dirigir la autoexigencia hacia la mejora continua sin preocuparse excesivamente por la opinión de los demás.

Miedo a parecer débil o ser dominado: Fortalecer la autoestima y trabajar en el desarrollo.

Miedo a la incertidumbre: Se recomienda centrar la energía en las áreas que se pueden influir y aceptar lo que está fuera de control.

Miedo al conflicto: Es útil trabajar en el autoconocimiento y en habilidades de comunicación asertiva.

tomar acciones incorrectas. Suelen aparecer dos tipos de comportamientos bien diferenciados:

■ Hacer sobreesfuerzos para evitar el fracaso, priorizándolo por encima de otras tareas que son realmente más importantes, pero que en ese momento la persona no es capaz de relativizar.

■ Evitar enfrentarse a la situación, buscando excusas, justificándose, prefiriendo no hacer, ni siquiera el esfuerzo de intentarlo (precisamente por miedo a fracasar). Este temor tiene más peso en su mente que cualquier beneficio imaginable.

Para gestionarlo de forma adecuada es muy importante revisar la autoestima. Además, focalizar la autoexigencia hacia la mejora continua y no hacia el perfeccionismo o hacia lo que puedan pensar los demás de nosotros.

3 A parecer débil y/o ser dominado

En muchas ocasiones confundimos “ser fuerte” con “parecer fuerte”. Dos conceptos bien distintos porque ser fuerte significa tener la humildad suficiente para reconocer equivocaciones errores y aprender de ellos, pedir perdón, etc. Detrás de este temor siempre estará una cierta inseguridad que nos llevará a todo lo contrario: comportamientos prepotentes, buscar excusas o justificaciones ante los errores cometidos, a no aceptar la autoridad o jerarquía... Algo realmente agotador.

Para liberarte de este tipo de situaciones, céntrate en tus potenciales y trabaja en desarrollar tus áreas de mejora. Fortalece tu autoestima y ya no será necesario “parecer fuerte”, porque ya lo serás.

4 A la incertidumbre (necesidad de control)

La necesidad de certeza en el ser humano también es un mecanismo de protección, pero mal utilizado, suele derivar en ansiedad, especialmente cuando nos enfrentamos a un cambio. Pero también puede aparecer de forma cotidiana (sin que se produzcan cambios), cuando la persona “necesita controlarlo todo”. Para gestionar bien este temor es fundamental identificar hasta dónde tenemos capacidad de influir o de tener cierto control (círculo de influencia) y centrar aquí nuestros esfuerzos. Y lo más complicado: aceptar todo aquello que está fuera de nuestro alcance y que por mucho que nos preocupemos o esforcemos, no tendrá ninguna utilidad.

5 Al conflicto

La persona que está sintiendo este temor se sentirá incómodo ante un conflicto y suele huir para evitarlo, sacrificar el poder expresar sus opiniones, “castigar” con desprecios o indiferencia o “estallar” de una forma desmedida. Para afrontar esta emoción es necesario mejorar la conexión con uno mismo (para poder poner límites, cuando sea necesario), aprender técnicas de gestión emocional y de comunicación asertiva. Después de este repaso por el universo del miedo, podemos concluir que es fundamental una buena gestión de esta emoción si no queremos que condicione nuestras vidas. Depende de cada uno de nosotros “encadenarnos” o “liberarnos”. Desde luego será necesario hacer un esfuerzo, pero ¿acaso no vale la pena? **M**

CUIDANDO LA SALUD MENTAL ENTRE OLA Y OLA

Niebla mental

Se habla mucho de los riesgos físicos del mar: el frío, las maniobras peligrosas, la faena dura. Pero hay otro riesgo, más sigiloso, que se cuela entre la rutina y el aislamiento: el desgaste de la salud mental.



RAÚL ELÍAS PÉREZ GUIADO • MÉDICO DE SANIDAD MARÍTIMA

La salud mental es un tema que a menudo queda anclado en el puerto, por tabú o por desconocimiento, pero afecta a la seguridad de toda la tripulación y a la calidad de vida de cada uno. Abordarlo no es signo de debilidad, es una muestra de fortaleza y de buen hacer profesional.

La vida en el mar moldea carácter. Exige resistencia, coraje y una dosis grande de estoicismo. Sin embargo, ese mismo entorno que forja personas tan especiales puede, a la larga, pesar como una losa sobre los hombros. El aislamiento prolongado, la lejanía de la familia, los ciclos de sueño alterados, la presión por la captura o por

cumplir plazos, y la monotonía entrecortada por momentos de alta tensión, son factores que dejan huella. No en los brazos o en la espalda, sino en la mente.

No se trata de volverse loco. Se trata de un desgaste lento. Es la irritabilidad que crece sin motivo aparente, el mal humor que se instala como un pasajero inde-





seado. Es la dificultad para concentrarse en una tarea, lo cual, a bordo, puede suponer un peligro real. Es el sueño que no repara, las noches dando vueltas en el camastro mientras el barco se mece. Es la apatía, la pérdida de interés por la partida de cartas o la conversación en el comedor que antes eran un alivio. Son síntomas de que la carga emocional está llegando a su límite.

ATENCIÓN A LAS SEÑALES

Ignorar estas señales es como hacerlo con una vía de agua pequeña. Al principio no parece grave, pero si no se ataja, puede comprometer la integridad del barco. Un tripulante con la mente nublada por la ansiedad o la tristeza profunda es más propenso a sufrir un accidente, a tomar una decisión errónea en un momento crucial o a caer enfermo. La salud mental es, por tanto, un asunto de seguridad colectiva. Cuidar el estado de ánimo propio y el de los compañeros no es solo una cuestión personal; es una responsabilidad profesional.

¿Qué se puede hacer entonces? No existen soluciones mágicas, pero sí herramientas que ayudan a capear el temporal interior.



La comunicación, aunque sea difícil, es el primer cable a tierra. Hablar, simplemente hablar. No hace falta hacer un drama. Un “hoy ando con la cabeza en

otra parte” o “esta travesía se me está haciendo larga” abre una puerta. Escuchar al compañero sin juzgar, ofreciendo solo un oído atento, puede ser un alivio enorme para él. A veces, el simple hecho de verbalizar el malestar le resta poder.



Mantener rutinas positivas es un ancla. In-

tentar respetar los horarios de comida y sueño todo lo que permita el trabajo. Dedicar, aunque sean quince minutos del descanso a algo que distraiga de verdad: leer, escuchar música, un hobby manual. El ejercicio físico, aunque sea en un espacio reducido, libera tensiones y ayuda a dormir mejor.



La conexión con tierra, hoy en día, es más fácil. Aprovechar las llamadas o los mensajes para mantener el vínculo con la familia es vital. No solo para contar problemas, sino para sentirse parte de la vida allí, para tener un recordatorio de por quién se hace el esfuerzo.



Reconocer el problema cuando se sale del cauce. Sentirse permanentemente abrumado, tener pensamientos oscuros recurrentes, o notar que el alcohol se convierte en la única válvula de escape, son señales de alarma que requieren de atención



“Esta travesía se me está haciendo larga”... No hace falta hacer un drama, a veces verbalizar el malestar le resta poder.

profesional. Buscar ayuda al regreso a puerto, hablar con el médico o con un especialista, es el paso más sensato y valiente que puede darse. Las empresas armadoras y los sindicatos cada vez tienen más presentes estos recursos; informarse sobre ellos es un derecho.

HUMANIZAR EL MAR

El mar es un lugar de trabajo implacable, pero no tiene por qué ser un lugar deshumanizante. La fortaleza del marinero no se mide solo por su resistencia al frío o al cansancio físico. La auténtica fortaleza incluye la inteligencia de reconocer cuando la mente necesita un mantenimiento, un cuidado. Porque un tripulante entero, por dentro y por fuera, es la mayor garantía para una travesía segura y un regreso a casa en las mejores condiciones. La próxima vez que sientas esa niebla en la mente, recuerda: atenderla no es bajar la guardia. Es reforzar la cubierta más importante: la propia.



 PARA 4 PERSONAS

INGREDIENTES

- 4 lomos de salmón de unos 250gr-300gr/u
- 2 piezas de pimiento rojo
- 2 piezas de pimiento verde
- 4 piezas de zanahoria
- 2 cebollas
- 1 pieza de calabacín
- 600 gr de patatas
- 4 dl de aceite
- Sal
-

PREPARACIÓN:

■ PASO 1

PREPARAR LAS VERDURAS:

Pelar las cebollas y las zanahorias. Lavar los pimientos y el calabacín. Una vez limpios picar en juliana fina, esto es, en tiras.

En una sartén con un poco de aceite y a fuego vivo, salteamos las verduras (cebolla, pimientos y zanahoria) y una vez al dente añadimos el calabacín. Saltear todo por unos 2-3 minutos y reservar.

Pelar, lavar y cortar en rodajas finas las patatas. Poner aceite en sartén y

freír hasta que se doren. Escurrir, sazonar y reservar.

■ PASO 2

Dispondremos un trozo de papel de aluminio de 30x30 o en su defecto de papel vegetal. Pintar con un poco de aceite, poner unas pocas patatas y encima colocaremos un lomo de salmón sazonado con sal y pimienta añadiendo encima una porción de las verduras salteadas. Envolver con una parte del papel hasta hacer un sobre, cerrar los laterales del contorno. Disponer en bandeja y meter en horno precalentado. Cocer durante 20 minutos a 200°C.

• Valoración Nutricional •

Este plato se distingue por un perfil nutricional especialmente interesante para quienes trabajan en el Régimen del Mar, dado que combina energía sostenida, proteínas de alta calidad y micronutrientes esenciales.

ALTO APOORTE PROTEICO

Destaca por su alto aporte proteico, procedentes principalmente del salmón. Este pescado es una fuente de proteínas de gran calidad biológica, esenciales para la reparación y el mantenimiento de los tejidos corporales. Además, su digestibilidad es elevada y contribuye favorablemente a la saciedad, lo que ayuda a controlar el apetito. Incluir proteínas de origen marino en la dieta favorece la preservación de la masa muscular.

FUENTE DE GRASAS SALUDABLES

Cada ración aporta alrededor de 5 gramos de ácidos grasos omega-3, presentes de manera natural en el salmón. Estos compuestos tienen reconocidos beneficios sobre la salud cardiovascular, ayudando a reducir la inflamación y contribuyendo al mantenimiento de niveles adecuados de triglicéridos. Además, favorecen el buen funcionamiento cerebral y visual. Este elevado contenido de omega-3 convierte este plato en una excelente opción para aumentar el consumo de grasas saludables.

RICO EN VITAMINAS D Y C

Por su parte, el salmón aporta cantidades muy significativas de vitamina D y selenio, superando en ambos casos las recomendaciones diarias habituales. La vitamina D es esencial para mantener una buena salud ósea, favorecer la función muscular y apoyar el sistema inmunitario. El selenio, por su parte, actúa como un potente antioxidante y contribuye al correcto funcionamiento de la tiroides. La presencia elevada de estos micronutrientes convierte este



plato en una excelente opción para mejorar la calidad nutricional general y cubrir necesidades que a menudo no se alcanzan fácilmente.

Además, la receta incluye varios tipos de verduras ricas en vitamina C, especialmente los pimientos. La vitamina C contribuye al buen funcionamiento del sistema inmunitario, protege frente al daño oxidativo y favorece la absorción del hierro presente en otros alimentos. Su presencia equilibra el plato, aportando frescura y ligereza. Además, cocinar las verduras según lo indicado en la receta ayuda a conservar una buena parte de esta vitamina, reforzando el valor nutricional general de la preparación y complementando los aportes del salmón.

MEJORA DE LA SALUD DIGESTIVA

El principal aporte de fibra del plato proviene de las verduras y de las patatas. La fibra contribuye a mejorar la salud digestiva, favoreciendo el tránsito intestinal y genera una mayor sensación de saciedad. Además, ayuda a regular los niveles de glucosa en sangre y colabora en el control del colesterol. La combinación de diferentes verduras aporta una mezcla equilibrada de fibras solubles e insolubles.

En resumen, este plato ofrece un perfil nutricional muy completo. El salmón aporta proteínas de alta calidad y una cantidad significativa de ácidos grasos omega-3. Las verduras, como pimientos, zanahorias y calabacín, proporcionan fibra, vitaminas y antioxidantes que fortalecen el sistema inmunitario y las patatas añaden energía en forma de hidratos de carbono complejos, convirtiendo este plato en una alternativa nutritiva y saludable, especialmente para los trabajadores del mar. **M**

• Autores •

Grupo de Nutrición Saludable Sanidad Marítima formado por la doctora de Sanidad Marítima Celia López y el enfermero Beñat Retegui.

Receta elaborada por los cocineros de buques José Manuel Canosa y Esteban Filgueira.

JUBILADOS DEL ISM

MADRID.- Como ya es tradicional en el Instituto Social de la Marina, se celebró un acto de hermandad, entre todos sus funcionarios, que estuvo dedicado a todos aquellos que, por razones de edad, salud o de forma voluntaria, solicitaron durante todo el año 1975 la baja en el servicio tras una vida de total entrega a las tareas del organismo (...).

NUEVA CASA DEL MAR

BARCELONA.- El presidente del ISM, almirante Fontán, con el jefe del Sector Naval de Cataluña y Baleares, almirante Martín-Allegue, ha inaugurado la Casa del Mar del Puerto de Llansá (...) Con la bendición impartida por el cura párroco de Llansá comenzó el acto y el arquitecto don Juan José Bascones y Álvarez de Sotomayor, autor del proyecto técnico, dió una explicación, visitándose a continuación la totalidad del edificio y sus instalaciones (...).

FORMACIÓN DE LA MUJER

BERMEO.- Se clausuraron en Bermeo los cursos de Formación Social y Humana de la Mujer, organizados por el ISM en esta localidad con presentación de una muestra de los trabajos presentados por las propias alumnas. Asistieron un total de 62 mujeres. Entre las materias impartidas figuran: Cultura General, Medicina, Puericultura, Psicología, Trabajos Manuales, Cocina, etcétera (...).

Nueva Seguridad Social



MADRID.- Se ha creado la Subsecretaría de la Seguridad Social, en virtud de un Decreto del Ministerio de Trabajo publicado en el "Boletín Oficial del Estado" el 9 de febrero.

La citada disposición justifica, de un lado, el progresivo desarrollo del sistema de la Seguridad Social y la amplitud alcanzada en su campo de aplicación, y asimismo la necesidad de unificar criterios y coordinar acciones en un organis-

mo de rango administrativo superior, tendente siempre a la unidad y perfección del propio sistema de la Seguridad Social.

Ha sido nombrado subsecretario de la Seguridad Social don Juan Rovira Tarazona, nacido en Lérida, de 45 años de edad, licenciado en Ciencias Económicas y en Derecho por la Universidad de Madrid, que ingresó en 1957 en el Cuerpo de Abogados del Estado (...).

Apresados en Cabo Verde

CÁDIZ.- Cinco pesqueros, con base en esta ciudad, han sido apresados por una lancha patrullera senegalesa cuando faenaban a 35 millas de la costa de Cabo Verde.

La noticia ha sido confirmada en la Cooperativa del Mar (Asociación de Armadores de Barcas de Pesca). Los buques apresados son: "Laze", "Rinchador", de la armadora Copinsa; "Sierra Morena", de don José López Merallo; "Sudoeste", de

Campleo, S.L. y "Petilán", de José Fernández Estévez, embarcaciones de más de 300 toneladas y con muy poco tiempo de servicio.

Cuando los buques se encontraban faenando a las 4,30 de la madrugada, una lancha patrullera del Senegal acudió al lugar y a sus tripulantes les retiraron la documentación y les invitaron a seguir a la patrullera hasta el puerto de Dakar, donde quedaron amarrados (...).

Salvar el Mediterráneo



BARCELONA.- Tras dos semanas de discusiones, propuestas y puntualizaciones se firmaron los documentos elaborados en la Conferencia de Plenipotenciarios de los Estados Ribereños del Mediterráneo sobre la contaminación del "Mare Nostrum". Se trata de un convenio y dos protocolos que intentarán evitar que la contaminación en ese mar siga aumentando.

El convenio, que consta de 29 artículos y un anexo de otros 8, define la contaminación como "la introducción directa o indirecta en el medio marino por el hombre de sustancias o energía que producen efectos deletéreos tales como daños a los recursos vivos, peligros para la salud humana, obstáculos para las actividades marinas, incluida la pesca" (...).

Dos mares para la flota murciana

CARTAGENA.- Nos encontramos en la capital marítima de la región murciana. Un simple paseo por su zona portuaria, o por el casco urbano, nos resalta la importancia marítima de la ciudad: su vivir de cara a la mar. No podía ser menos pues claramente se ve que surgió a su vera (...) Hemos venido a conocer, en directo, su importancia económica, su realidad social, sus problemas y necesidades y, en fin, todo aquello que nos da un conocimiento real de su situación (...) La provincia marítima de Murcia (Distrito Marítimo de Cartagena) cuen-

ta, además de Cartagena, con las localidades no menos importantes -en cuanto a pesca se refiere-, de San Pedro del Pinatar, puerto de Mazarrón y Águilas.

Un total de 1.271 pescadores componen el censo de esta actividad en la provincia, que cuenta para el desarrollo de su trabajo con dos escenarios muy diferenciados: el mar Menor y el Mediterráneo.

De nuestro recorrido merece la pena especificar lo que cada una de las localidades demostró, pues las líneas generales son comunes a todo el Mediterráneo (...).

HUELGA DE ESTIBADORES

VIGO- Los estibadores de Vigo se declararon en huelga. Varios barcos, que se encontraban en el puerto para realizar operaciones de carga y descarga tuvieron que trasladarse a otros puertos mientras que otros permanecieron en Vigo en espera de una solución al conflicto. El paro está motivado porque 32 compañeros fueron despedidos y se encerraron en la iglesia de los Apóstoles. También han sido expedientados dos enlaces sindicales (...).

PLAN MARISQUERO

SANTIAGO DE COMPOSTELA.-

El Plan Marisquero de Galicia pretende "orientar la actividad marisquera; potenciar las Cofradías de Pescadores; establecer parques modelos; proporcionar semilla a la región y seguir una filosofía de concentración de medios para conseguir núcleos de expansión racional", dijo Andrés Barros Dacosta, gerente de este Plan (...).

AVISO A NAVEGANTES

MÁLAGA.- La Comandancia de Marina insertó en la prensa local malagueña un aviso para navegantes comunicando que en el mar Mediterráneo, costa Sur, en el lugar conocido como "Tajos Cala Higuera", entre Punta del Cerro y Punta de la Rijana, existen proyectiles armados procedentes de un vertido antiguo con peligro de explosión. En vista de ello, está prohibido fondear y hacer submarinismo en la zona.



ILLES BALEARS

Costas Kadis en Mallorca

El comisario europeo de Pesca, Costas Kadis, visitaba por cuarta vez España para participar en la jornada "Pesca, insularidad y cogestión" celebrada a principios de febrero en Mallorca donde mostró su especial interés en la gestión de las reservas marinas.



El comisario Costas Kadis en el mercado Pere Garau.

M PATRICIA ROMERO ALONSO

El encuentro "Pesca, insularidad y cogestión" reunió en Palma a administraciones públicas, representantes del sector y expertos en la materia con el objetivo de profundizar en el conocimiento de la pesca en los territorios insulares de la Unión Europea y debatir sobre modelos de gestión participativos y adaptados a la realidad de las flotas.

En la jornada, la secretaria general de Pesca, Isabel Artime, destacó el papel esencial del sector pesquero en la cohesión social y de arraigo en los territorios insulares.

Para Artime, las Illes Balears son un claro ejemplo de coexistencia entre la regulación efectiva del medio, que garantiza unos altos estándares de protección de los recursos

y regeneración del ecosistema marino, con la pesca extractiva artesanal y tradicional.

Además, recordó la necesidad urgente de que la Comisión Europea presente, tal y como demanda España, una propuesta de modificación del Plan Plurianual del Mediterráneo, así como una simplificación de la Política Pesquera Común para garantizar la viabilidad económica y social.

Costas Kadis visitó las reservas de Dragonera y Cala Ratjada, la lonja y el mercado

El comisario Kadis realizó una visita para conocer *in situ* la gestión de las reservas marinas de interés pesquero y la exitosa fórmula de cogestión entre el Ministerio, la Consejería de Pesca de Illes Balears y el sector pesquero local.

REIVINDICACIONES A EUROPA

Durante su visita a la lonja, sede de la OPP Mallorcamar, los pescadores insistieron en la necesidad de que la normativa que proceda de Europa tenga en cuenta la insularidad que condiciona cualquier actividad económica, siendo un hecho diferencial con otras costas mediterráneas. También solicitaron que el Reglamento de Control, que recientemente entró en vigor, sea modificado y adaptado a la realidad de la flota. **M**



COMUNIDAD VALENCIANA

Capital mundial de la náutica



Valencia nuevamente se convierte en capital mundial de la náutica gracias a unas sólidas infraestructuras y su experiencia organizativa en este tipo de eventos internacionales. Los catamaranes volarán en la Spain Sail Grand Prix y además albergará competiciones de las clases olímpicas del Campeonato Mundial de Vela.

M PATRICIA ROMERO ALONSO

La popularmente conocida como "Fórmula 1 del mar" (Sail Grand Prix) tendrá su base en Marina Port en septiembre de 2026. Una regata donde se dan cita a partes iguales alta tecnología y competición. Los catamaranes F50, toda una proeza de diseño, alcanzan velocidades superiores a los 100 km/h solamente impulsados por viento, mar y sol.

La espectacular competición de los catamaranes voladores, con un premio que asciende a los 12,8 millones de dólares, tendrá a Valencia

como escenario por primera vez. Se instalarán gradas portátiles y se prevé que también sea la sede permanente del equipo español.

Por otro lado, este verano el Real Club Náutico acogerá las clases olímpicas individuales (kite, windsurf y dinghy) y eventos Para Inclusive, dentro de la primera prueba clasificatoria para los Juegos Olímpicos de Los Ángeles 2028.

Además, Marina Port albergará el salón náutico Valencia Boat Show, una feria internacional que este año contará con un espacio ampliado, incluyendo nuevos amarres y mayor superficie expositiva.

Todo esto se suma a que la ciudad es la sede oficial del Trofeo S.M. La Reina de vela, una regata en homenaje a la Armada que se celebra cada año en el Real Club Náutico.

Entre los factores que han inclinado la balanza para la elección de Valencia como sede de la Sail Grand Prix figuran su capacidad para albergar competiciones náuticas de alto nivel; su designación como Capital Verde Europea en 2024 y que dispone de un certificado de huella de carbono en el turismo. **M**

Verano 2026	Campeonato Mundial de Vela
26 de junio al 5 de julio	Trofeo S.M. La Reina
5 y 6 de septiembre	Spain Sail Grand Prix
28 octubre al 1 noviembre	Valencia Boat Show



CATALUÑA

Apuesta por la economía azul

Cataluña participa activamente en la transformación marítima europea. Representantes del sector se reunieron en Barcelona para impulsar la Economía Azul con una serie de actos para promover la igualdad, la coordinación territorial y la formación en el mar.



El puerto de Barcelona genera empleos vinculados a la economía azul.

M ANA DIAZ

La Federación Española de Empresarios del Mar (IVEAEMPA) y el Ayuntamiento de Cornellà presentaron el proyecto de la futura Universidad Marítima Europea de Barcelona (UMEB), un proyecto académico pionero que convertirá al municipio en un hub de conocimiento e innovación para el sector marítimo.

La UMEB será la primera institución académica de Europa especializada en Economía Azul, un ámbito que genera 218.000 millones de euros de valor añadido bruto. Contará con un edificio dedicado a estudios universitarios, otro de FP dual y un espacio Business & Coworking para conectar al alumnado con empresas, ofreciendo respuestas a la creciente demanda de profesionales

en áreas como la biotecnología marina, las energías renovables, la robótica subacuática, la logística marítima o la digitalización portuaria.

GOBERNANZA PARTICIPATIVA

Mikel Camps, vicepresidente de las pymes catalanas (PIMEC), subrayó la importancia de que el centro cuente con una gobernanza participativa, con presencia de las pymes, y una oferta formativa ali-

neada con las necesidades del mercado laboral.

A través del Clúster Marítim Català, también se impulsó el Manifiesto por una Estrategia Española de Economía Azul. El documento, propone una hoja de ruta estatal compartida y transversal, alineada con el Pacto Verde Europeo y la Agenda 2030 y en el mismo se destaca que la economía azul genera más de 600.000 puestos de trabajo y cerca del 7% del VAB estatal, identificando subsectores consolidados como el turismo costero, las actividades portuarias o la construcción naval y ámbitos emergentes como las energías renovables marinas o la biotecnología azul.

Para Iolanda Piedra, presidenta del Clúster Marítim Català, el manifiesto es "un mensaje claro" para que las administraciones doten al sector de un mayor peso político y presupuestario. **M**

La UMEB servirá
para fomentar
el talento, la
innovación y el
conocimiento del
sector marítimo



GALICIA

IA para los erizos de mar

PERIZIA es el nombre del proyecto en el que el Instituto de Investigaciones Marinas de Galicia y la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores han trabajado en busca de tecnologías innovadoras, basadas en la inteligencia artificial, que permitan conservar y explotar las poblaciones de erizos de manera sostenible

M ANA DÍAZ

El erizo de mar (*Paracentrotus lividus*) es un equinodermo de alto valor comercial. En los últimos años, su consumo y la facturación de la especie en lonjas han crecido a nivel mundial, lo que ha provocado que las poblaciones de erizos estén cerca del colapso y la sobreexplotación.

Durante casi dos años, científicos del Instituto de Investigaciones Marinas de Galicia y cofradías de pescadores de la zona han trabajado conjuntamente en el proyecto PERIZIA que, enmarcado dentro del programa Pleamar de la Fundación Biodiversidad y cofinanciado por el Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y Acuicultura (FEMPA), buscaba la



Poblaciones de erizos en la costa gallega

conservación y la explotación sostenible del recurso.

Los 351.378 euros de presupuesto con los que contaba el proyecto han servido para identificar qué tecnologías son las más adecuadas para estudiar las poblaciones de erizo en zonas de Galicia y Asturias; probar su eficiencia y eficacia en pruebas de campo; elaborar algoritmos de aprendizaje profundo para analizar las imágenes obtenidas y difundir los resultados de la investigación entre pescadores y Administración.

El valor comercial de la especie ha experimentado un auge en los últimos años

En Galicia, la Xunta y las cofradías gestionan conjuntamente la actividad en torno al erizo, recurso que merece una atención especial por su alta vulnerabilidad.

INTELIGENCIA ARTIFICIAL

En el estudio se han utilizado nuevas tecnologías de visión subacuática (cámaras autónomas, cámaras 360° 8K y cámaras integradas en un robot ROV) para captar imágenes en zonas de elevada densidad de erizos. Los datos obtenidos han sido interpretados por algoritmos de inteligencia artificial capaces de predecir, cuantificar y evaluar las poblaciones de esta especie en las zonas mapeadas.

Para el director del proyecto, Luis Taboada, la colaboración y apoyo de los pescadores de las cofradías de Aguiño, Cangas, Vigo, A Guarda y Baiona ha sido “fundamental” para la investigación **M**

Convenios con Defensa



El BOE del 2 de febrero de 2026 publicaba un convenio entre el Ministerio de Defensa y el Instituto Social de la Marina para la asistencia sanitaria telemática a la flota de buques sanitarios Esperanza del Mar y Juan de la Cosa y al Centro Radio Médico Español por parte del Hospital Gómez Ulla.

El citado hospital prestará apoyo sanitario y asesoramiento a distancia mediante su servicio de medicina al personal sanitario de la flota de nuestros buques, así como las consultas que deriven del CRME.

Este convenio se une al que ambas entidades firmaron el pasado 9

de enero (publicado en el BOE el 23 de febrero) que tiene como objeto la prestación mutua de asistencia sanitaria urgente a la flota pesquera de bandera española que faena en el océano Índico y a los buques de la Armada a través del Centro Asistencial de Seychelles y del CRME.

Dicha prestación de asistencia sanitaria comprenderá a todo el personal, nacional o extranjero, enrolado en los buques pesqueros que faenan en la citada zona bajo bandera española, y a todo el personal embarcado participante en la Operación Atalanta, o en apoyo asociado a esta operación, desplegado en la zona.

"Hands for the Oceans"



El movimiento internacional "Hands for the Oceans" organizaba una jornada el pasado 25 de febrero en Ma-

drid para presentar el estudio "Qué sabemos de lo que comemos del mar". En el acto, que ha contado con la asistencia de la secretaria general de Pesca, Isabel Artime y la directora del ISM, Elena Martínez, también se ha desarrollado una mesa redonda sobre derechos laborales y transparencia en la pesca. Opagac, coorganizadora de la jornada, dio a conocer la nueva certificación de Atún de Pesca Responsable.

Subida del SMI

El Ministerio de Trabajo y Economía Social establece una subida del 3,1% en el Salario Mínimo Interprofesional (SMI) para 2026, situando la cuantía en 1.221 euros mensuales, repartidos en catorce pagas.

El incremento toma en consideración todos los factores contemplados en la orden que regula su subida, como el índice de precios, la productividad, la participación del trabajo en la renta nacional y la coyuntura económica general. Con la nueva cuantía, la remuneración anual mínima para jornada completa será de 17.094 euros brutos, lo que supone un aumento anual de más de 500 euros respecto al año anterior.

Atrayendo talento



El Centro Público de Formación para el Empleo Remedios Rojo de Málaga acogió una jornada sobre "Trabajo en el mar" a la que asistió la directora y el subdirector provincial del ISM. Este centro imparte dos cursos especializados en el ámbito marítimo: Inglés técnico marítimo y Formación integral en la gestión y desarrollo de proyectos de economía azul. Desde el ISM se informó a los futuros trabajadores del mar, entre otros aspectos, sobre los itinerarios formativos que ofrece la entidad.

Incorporación de personal

Este mes se incorporan a la plantilla del Instituto Social de la Marina 35 nuevos funcionarios del Cuerpo Ge-

neral Auxiliar de la Administración del Estado, que se distribuirán por toda la geografía española.

Observadores científicos



Desde el 1 de enero los observadores científicos marinos ya están encuadrados como cuenta propia (autónomos) y cotizan en el Régimen Especial del Mar. Tras años de reivindicaciones y verse excluidos en la reforma de la Ley 47/2015, el ISM ha conseguido que se dicte un criterio por el que se les asimila a los cuenta ajena en cuanto al encuadramiento en el REM. Se espera que, en la reforma de la citada ley, en la que se está trabajando, ya figuren dentro del campo de aplicación del Régimen Especial como categoría profesional.

Consejo rector

El Consejo Rector de la Estrategia Marítima de la Región de Murcia, de reciente creación, surge para dirigir, coordinar y realizar un seguimiento de las actuaciones e iniciativas relacionadas con la economía azul a nivel regional. Con el amparo de los fondos FEMPA, este organismo busca facilitar la conexión entre todos los protagonistas que forman parte de la economía azul, desde un diverso entramado empresarial hasta las administraciones públicas que intervienen en su regulación para encontrar sinergias que unan a todos alrededor de una visión común de futuro entorno al

Una lata, una tapa

Convocado el segundo concurso para impulsar el talento joven y promover el uso creativo, innovador y gastronómico de las conservas de pescado y marisco. Como parte de la campaña “Llena tu mesa de mar”, Anfaco- Cytma convocan la segunda edición del concurso con el objetivo de promocionar estos productos como ingredientes versátiles, nutritivos y de alto valor culinario, fomentando su reinterpretación a través de recetas originales. Podrán participar a lo largo de 2026 todos los estudiantes de escuelas de hostelería. Los tres ganadores recibirán bonos formativos valorados en más de 4.000€.



mar. El organismo lo conforman expertos y representantes de los principales sectores del ámbito marítimo pesquero, entre los que figura como vocal Javier Escanciano, director provincial del ISM en Cartagena.

Nombramiento

El pasado 31 de enero, Sergio López Bernal, funcionario de la Escala Técnica de Gestión de Organismos Autónomos, fue nombrado director provincial del ISM en Alicante.

Licenciado en Administración y Dirección de Empresas pertenece desde 2016 al Cuerpo de Gestión de la Administración Civil del Estado. Cuenta con una amplia experiencia en formación y empleo; contratación pública, protocolo y gestión patrimonial tras su paso como director por la Oficina del SEPE de La Línea de la Concepción; la Subdirección General de Informática del Ministerio de Asuntos Exteriores o la Subdelegación del Gobierno en Alicante, entre otros destinos.



Ya se puede ver (en inglés) el documental filmado por la televisión alemana sobre la labor del buque Juan de la Cosa. En breve comenzará el rodaje de otro documental para los informativos de la televisión suiza. Puedes acceder a través de este código QR.



El sol brillará mañana

Lo mejor está al otro lado del miedo

M Y. SOTO

La muerte nos abre a todos los ojos a la vida- sentencia la anciana chaman ante la joven Clara, quien busca respuestas a sus preguntas existenciales en las profundidades del Mar de Cortés, en la Baja California. Un 'accidente' con arpón ha dejado a su hermano en coma, y de forma inexplicable, ha perdido a su madre de sólo sesenta años por COVID-19. Es 2021 y en pocas semanas la desgracia ha caído sobre su familia.

El viaje de descubrimiento de Clara -del océano y de sí misma- es la propuesta que nos hace, en clave de suspense y *autoficción*, Ana Hernández Sarriá (Madrid, 1988) con su cuarta novela "El sol brillará mañana". En un azul infinito poblado de ballenas jorobadas, mobulas y tiburones, Clara encuentra la sanación ante tantas pérdidas tempranas, pero también conoce la crueldad de la pesca furtiva y el impacto devastador de la actividad humana sobre el ecosistema marino.

La belleza de un mar restaurador se quiebra cuando Clara encuentra en la playa de los Frailes decenas de cuerpos de tiburones mutilados



Autor: Ana Hernández Sarriá
Edita: Suma. Penguin Random House

sólo por el valor comercial de su aleta en el mercado internacional, y lo que prometía ser una novela emotiva para *millennials* adictos a las redes sociales, se convierte en una valiente denuncia ecológica, que emplaza al lector a investigar, verificar datos, y, sobre todo, reflexionar sobre nuestra responsabilidad en la protección de los océanos.

La autora nos sumerge en apnea y sin apenas tomar aire, en

una historia que nos reta a transformar nuestra percepción del mundo marino, desafiando prejuicios y creencias erróneas sobre las criaturas que lo habitan. En especial, los tiburones, esenciales en la estabilidad de la cadena trófica marina, arrastran un estigma cultural y una sobrepesca que ha llevado a tres cuartas partes de todas sus especies al borde de la extinción.

La novela recurre al océano como metáfora de la existencia; se revela hermoso e imprevisible: fuente de poder y sanación, pero también frágil, violento. En sus páginas, una majestuosa ballena jorobada emerge como guía espiritual, símbolo de esperanza en medio de la incertidumbre.

Ana Hernández ha convertido su pasión por el mar en el eje de su obra literaria. Con "Entre azules" (2021) y el "El sol brillará mañana" (2024), consolida un estilo que une emoción, aventura y conciencia ambiental.

Además, fundó la agencia Entre Azules que organiza experiencias en destinos como Maldivas, Baja California, Filipinas, Polinesia francesa, reafirmando la conexión vital con el mar que inspiran sus libros.

El libro se encuentra a la venta por el precio de 21,75€. **M**



PRESTACIONES DE MUERTE Y SUPERVIVENCIA EN EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL MAR



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL
Y MIGRACIONES

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL
Y PENSIONES



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA

ISM

EN TU BOLSILLO



Descárgate la app



Disponible en
App Store



DISPONIBLE EN
Google Play

Conectados contigo,
estés donde estés



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE INCLUSIÓN, SEGURIDAD SOCIAL
Y MIGRACIONES

SECRETARÍA DE ESTADO
DE LA SEGURIDAD SOCIAL
Y PENSIONES



INSTITUTO SOCIAL
DE LA MARINA