La revista de los y las trabajadoras del sector marítimo de CGT

ENERO 2021 Nº68

NOTICIAS MARÍTIMAS

Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora

con-tenido

03. BARLOVENTO
Adeu, per sempre a Josep Maria Loperena

04.OPINIÓN: Rafael Fenoy Rico
Estrategias Sindicales Pandémicas

08. SALVAMENTO MARÍTIMO
Aprobado el 1º convenio colectivo de flota en Salvamento Marítimo

10. SALVAMENTO MARÍTIMO HUMANITARIO
El 'Aita Mari', con problemas para zarpar

12. NAVANTIA
Navantia "oscurantismo y abuso"

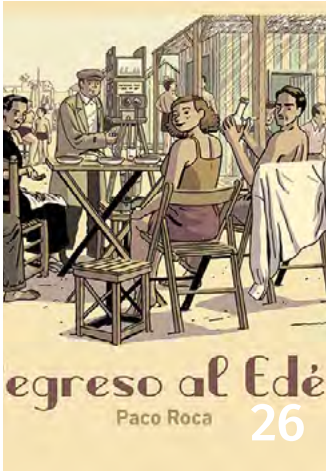
14. MARINA MERCANTE
Notícias Breves

16. MARINA MERCANTE
Barreras: de la agonía a la esperanza

20. PANDEMIA COVID-19
El drama de las trabajadoras del mar abandonadas alrededor del mundo

26. LIBRO DEL MES
Regreso al Edén

27. TODO POR HACER
Lo que el racismo esconde

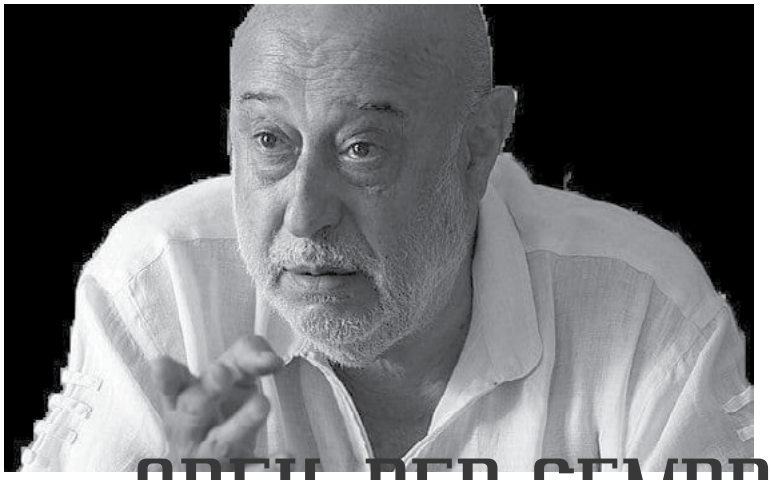


Edita y Publica:
Sindicato Federal de Mar y Puertos de la FETYC-CGT

Avda. del Cid, 154 bajo C.P.46014 Valencia 681 65 98 35 - 96 383 44 40 cgtsectormar@cgt.es

www.marypuertos.org www.salvamentomaritimo.org

barlovento



ADEU, PER SEMPRE A JOSEP MARIA LOPERENA

"Hay hombres que luchan un dia y son buenos. Hay otros que luchan un año y son mejores. Hay quienes luchan muchos años y son muy buenos. Pero hay los que luchan toda la vida: esos son los imprescindibles".

Hoy hemos recibido una triste noticia, nuestro amigo y compañero Loperena ha fallecido. Empezamos este año con esta enorme perdida, tan grande como era Josep Maria.

No vamos a explicar todo lo que hizo; sus libros, artículos, obras de teatro, sentencias y luchas ganadas. Porque todo esto lo podréis encontrar buscando con un poco de interés y todo ello daría para escribir una enciclopedia biográfica.

No es momento para ello, hoy necesitamos lamentar su perdida, el que nos haya dejado y que con su ausencia el mundo se hace un poco más pequeño, más feo y triste, porque sin lugar a duda quienes lo conocíamos nos ha dejado la certeza de cuan importante es nuestro compromiso personal con la vida, y con los valores y principios que nos guían. Sabemos cuan diferentes serían tantas cosas, y lo serían para peor sin haber sufrido la contundente acción solidaria de nuestro amigo y mil veces compañero.

A Josep Maria, a pesar de sus muchos años, le ha faltado tiempo, y a nosotras nos falta ya su presencia. Con él compartimos luchas titánicas, de David contra Goliath. Su sola aparición les ponía los pelos de punta a "los contrarios".

Puso su enorme humanidad e inteligencia al servicio de las personas trabajadoras, de las causas perdidas, siempre al lado del más débil por encima de todo.

Nosotras, como trabajadoras y trabajadores del Mar, organizados en la CGT, lo sabemos evidente, siempre te hemos tenido a nuestro lado, y sabemos cuanto te echaremos en falta. Pero a pesar de todo, por respeto a tu voluntad, en consonancia con la vida plena que has tenido nos comprometemos a brindar por ti, y te reafirmamos nuestro compromiso en la lucha que compartimos.

Josep Maria, amigo, compañero, que la mar te sea leve.

Las y los compañeros de CGT Mar y Puertos

L · I · B · R · E
Pensamiento
verano 2020 | 6 euros
103
DOSSIER:
Una gran crisis planetaria.
Más allá de la emergencia climática
LA BÚSQUEDA DE LOS ORÍGENES DE LA DOMINACIÓN MASCULINA
EFECTOS PSICOLÓGICOS Y PSICOSOCIALES DE LA ACTUAL PANDEMIA
WALKING DEAD, PODER POPULAR Y COVID-19
CRISIS DE LOS CUIDADOS Y COVID 19

Estrategias Sindicales Pandémicas

Artículo de opinión de:

RAFAEL FENOY RICO

>>El Estado nunca se equivoca, los Gobiernos siempre tienen la razón, y si los fallos son más que evidentes, se buscan culpables o se justifican los hechos, incluso se orquestan montajes policiales...<<

Que la realidad social y económica está cargada de problemas nadie lo pone en duda. Que para enfrentarse a un problema, para resolverlo ¡vaya!, es imprescindible definirlo, tampoco parece que nadie lo ponga en duda. Lo que sí se viene dudando es sobre la capacidad para ello, de quienes, por delegación, parecen ser las personas responsables de esa definición.

Estas personas desempeñan responsabilidades delegadas en el ámbito económico laboral, sea sindical o empresarial, o en el ámbito político. Y bien porque son incapaces de analizar el conjunto de los multiples factores que condicionan las realidades problemáticas que cotidianamente se sufren, bien porque no tienen intenciones de ponerse a ello, o bien por ambas razones, lo cierto y verdad es que pasan los dias, los meses, los años y esas realidades problemáticas se hacen más problemáticas. Temas como las Pensiones, el Paro y la robotización de la producción, la disminución de la tasa de natalidad, el envejecimiento de la población, la atención a la dependencia, la España vacía, la olvidada, el sistema público de Salud, el cambio climático, la contaminación... se reiteran y reiteran sin que se vean actuaciones que permitan concluir que se han definido las estrategias que permitan abordarlos para darles respuestas. En situación pandémica se antoja más que complicado casi todo.

Que la cosa está muy mal, que no sólo la "curva" de contagios, siendo grave, es importante. Que la vida transcurre y seguirá haciéndolo más allá de esta situación excepcional. Que cuando salgamos de ella... ¿alguien sabe que pasará? Y si en lo político, más allá de discutir sobre si a las 20 o a las 22 horas debe situarse el toque de queda, nada se tiene previsto, en lo sindical el asunto es más evidente, porque desde hace décadas no existen estrategias sindicales para abordar ninguna de las situaciones dramáticas que vive la población que trabaja, o medio trabaja o no trabaja, necesitando hacerlo.

Los mecanismos que un sindicato puede utilizar, para persuadir a quienes legislan de la necesidad de hacerlo en una determinada orientación, hace tiempo quedaron obsoletos. El cuento de "vayan Vds a los juzgados" se ha manifestado como eso: Un cuento. Primero porque la demora en los mismos corrompe los asuntos y es como si no existiera la justicia, que tanto se pregona. Pero, además, la judicatura lo tiene complicado con las leyes vigentes que nada, o poco, tienen que ver con la justicia. La Paz social es requisito indispensable para la economía capitalista que si está desarrollando su endiablada estrategia de sometimiento de todo lo humano a la acumulación de plusvalías. Nada de tumultos, nada de revueltas, nada de Huelgas eficaces etc... que perturbe la "libertad" de capitales y mercancías, la libertad de hacer negocios sin cortapisas. Los sindicatos más allá de atender reclamaciones de las personas afiliadas a ellos, que como es natural solo entienden de lo suyo y nada o poco del bien común, se sitúan en el terreno de sálvese el que pueda, sin concretar estrategia alguna que actúe para abordar los grandes asuntos antes enunciados. Más allá de buenas palabras, vacías de acción, nada se oye y acuartelados en sus locales sindicales, confinados en el estrecho margen legal que el sistema autoriza, representan bien el papel de figurantes imprescindibles en esta perversa y trágica pandemia socio, económica y política de los intereses creados. Y hay quien dirá: ¡Oiga, que sería mucho peor si no existieran! Y posiblemente lleve razón, aunque si no existieran las gentes caerían en la cuenta, como al inicio del sindicalismo, que la necesidad de unirse sindicalmente. Porque la extrema necesidad permite definir socialmente el problema. Y sólo un esfuerzo colectivo podrá solucionarlo, modificando realmente la perversa situación que cada cual sobrelleva individualmente como puede.

Un marinero resultó herido de consideración en un accidente laboral en A Pobra

El hombre cayó a la bodega del barco en el que estaba trabajando

Un tripulante de uno de los barcos atracados en el muelle comercial de A Pobra resultó herido de consideración esta tarde cuando, por causas que se están investigando, cayó desde una altura a la bodega de la embarcación. Como consecuencia del golpe quedó varios minutos inconsciente

Hasta el lugar del accidente laboral se trasladaron los bomberos de Ribeira, los voluntarios de Protección Civil de A Pobra y una ambulancia del 061, que subieron al herido en una camilla y lo sacaron del barco con la ayuda de la grúa de la propia embarcación. Aunque el herido recobró la consciencia, fue trasladado en el vehiculo sanitario al hospital para comprobar el alcance las lesiones.

Salvamento
MARITIMO

APROBADO EL 1º CONVENIO COLECTIVO DE FLOTA EN SALVAMENTO MARÍTIMO

Ismael Furió

Secretario de Organización del sector Mar y Puertos de CGT.

Tras ocho años de negociaciones y acciones sindicales por parte de los trabajadores y el sindicato C.G.T, mayoritario en el comité de flota, el pasado 21 de enero se publicó en el BOE el primer convenio colectivo de las tripulaciones de SASEMAR (ente público gestor del Salvamento marítimo nacional) el cual vuelve a posibilitar la contratación de tripulantes con carácter indefinido y dota de estabilidad a las tripulaciones dentro de la administración Publica tras ocho años de bloqueo administrativo.

El 1 de diciembre del año 2012 El Ministerio de Fomento culminó el proceso de integración de la empresa de capital público Remolques Marítimos S.A (Remasa) en Salvamento Marítimo (SASEMAR) con el teórico objetivo de ahorrar costes y optimizar recursos. La integración afectó tanto a las tripulaciones de flota como al personal de tierra de Remasa que tenían convenios colectivos distintos a los del organismo dependiente de la Dirección General de la Marina Mercante.

Una vez llevado a cabo el proceso de fusión de activos y pasivos de la extinta REMASA el ministerio de Hacienda y las distintas direcciones de SASEMAR sumieron el proceso de integración de las tripulaciones de la flota en un camino sin salida declarándolas "Personal a extinguir" , bloqueando con esta denominación cualquier posibilidad de contratación fija en la renovación de las vacantes que se produjesen en la flota y convirtiendo a sus 760 integrantes en un colectivo cada vez más

vulnerable e inoperativo por el alarmante incremento de la obligada temporalidad.

Desde la sección sindical de CGT de Salvamento marítimo (mayoritaria en la flota) se optó por priorizar el desbloqueo de tal situación desde la acción sindical y la denuncia pública. Tras reunirse con los responsables de Hacienda se comenzó un proceso negociador con la dirección del Ente Público de los diferentes puntos y artículos del convenio de REMASA que según los responsables del ministerio impedían culminar el proceso. Tras tres años y 13 borradores se consiguió un nuevo articulado que abogaba por procesos selectivos basados en la valoración de méritos y donde la propuesta de la dirección de abogar por la libre designación en la mayoría de los puestos pudo ser anulada en prácticamente su totalidad.

Pese a este nuevo acuerdo que teóricamente dejaba libre el camino para su inmediata aprobación siguieron años de idas y vueltas del convenio a los ministerios de Hacienda y Fomento, los cuales a todas luces no tenían la más mínima intención de darle el visto bueno. Fueron necesarias muchas presiones y denuncias en diferentes medios de comunicación para que se forzase a resolver esta situación.

Hoy, tras 8 años de acciones sindicales, negociaciones, denuncias públicas , ataques de los sindicatos "mayoritarios "más preocupados en mantener los favores de la dirección y pescar a rio revuelto que en cooperar en el desbloqueo de esta insoportable situación, podemos decir que definitivamente ha visto la luz el 1º convenio de la flota de SASEMAR que, aunque lejos de ser un convenio que cumpla con las necesidades de la actual flota es un avance capital en el camino de la integración de las tripulaciones y por ende en la mejora de las condiciones socio laborales de todas sus integrantes.

Este nuevo convenio va a permitir la contratación de tripulantes con carácter fijo ya que dota a las tripulaciones de dos herramientas indispensables en la contratación pública; la definición del sistema de acceso a SASEMAR y un catálogo de puestos de trabajo.
Por otra parte y como consecuencia de las diferentes convocatorias se creará una bolsa de embarque para la cobertura de las contrataciones con carácter temporal acorde a los principios de mérito, capacidad e igualdad. Asimismo garantiza las promociones profesionales y los derechos socio laborales a todo el personal tanto al de nuevo acceso como al subrogado tras la integración (personal a extinguir) y regulariza la jornada laboral en tareas de puerto de 40 a 37.5 horas.

Creemos que este convenio junto con el incremento presupuestario conseguido por CGT para dotar de más personal a las unidades con mayor carga de trabajo es un balance óptimo del trabajo llevado a cabo por todos los que forman este sector dentro de la organización anarcosindicalista. Ha sido también la culminación de una enorme labor que comenzó hace 25 años con la creación de la sección sindical de CGT dentro de Salvamento Marítimo y su crecimiento e implantación gracias al buen hacer de compañeros los cuales dejaron hechos unos enormes cimientos que hoy permiten seguir adelante con su labor. También es importante destacar la impagable labor de compañeras y compañeros que, aun no formando parte de la plantilla, se vuelcan a diario en la defensa de nuestros derechos y los de las personas rescatadas demostrando constantemente su apoyo mutuo ,solidaridad y autogestión que son señas de identidad de este sindicato.
Lejos de estar culminada esta tarea estamos todavía muy lejos de alcanzar las condiciones que merecen las tripulaciones de Salvamento Marítimo, pero tenemos la certeza que con el apoyo de nuestros compañeros seremos capaces de dar forma a un Salvamento Marítimo público, civil y de calidad a la altura de la labor que desempeña.

Salud y acierto.

Salvamento Marítimo Humanitario

>>El 'Aita Mari', con problemas para zarpar<<

La ONG Salvamento Marítimo Humanitario (SMH) tenía todo previsto para que el próximo lunes, 1 de febrero, el barco de rescate guipuzcoano Aita Mari partiera de Almería rumbo al Mediterráneo. Sin embargo, el muro burocrático vuelve a cruzarse una vez más en el camino de la ONG, que en estos momentos desconoce si podrá comenzar su misión según lo previsto o tendrá que volver a retrasarla.

"Ni el petrolero más importante de la flota española se revisa tanto como este barco", se quejó ayer a este periódico el presidente de SMH, Iñigo Mijangos, que denuncia que están sufriendo un "torpedeo totalmente orquestado" para demorar su partida.

"Tienen instrucciones de ma-

rearnos todo lo que puedan y con la legislación marítima en la mano nos puede llevar hasta el día del juicio final porque hay que volver a revisar todos los certificados del barco... Y esto por qué si, esto por qué no, y eso supone la vuelta al punto de salida de hace dos años", explicó.

"Todo lo que hemos hecho en Pasaia ahora hay que volver a hacerlo porque esta es otra Capitanía y no sabe lo que se ha hecho allí y quiere revisar todo de nuevo, así que no sabemos cuándo se solucionará", planteó Mijangos, que lamentó: "Cada vez se inventan una cosa nueva. Lo que antes no era un problema ahora sí. Son historias que tenemos que intentar resolver. Nuestra idea era zarpar el lunes, pero no sabemos si vamos a salir ni cómo, ni de qué manera".

El buque Aita Mari, que había partido a principios de diciembre desde Pasaia hacia el Mediterráneo, se vio obligado a posponer su singladura hasta este mes a causa de un accidente sufrido por su capitán. La ONG explicó que el accidente, aunque no fue grave, obligó al antiguo pesquero vasco a entrar en el puerto de Santander y permanecer allí amarrado hasta que se solucionase la situación. Esta circunstancia les hizo perder "demasiado tiempo". "En caso de continuar, la tripulación pasaría casi tres meses a bordo del Aita Mari, con el desgaste físico y mental que eso implica", destacó esta organización, que confiaba en reemprender el viaje el próximo lunes.

La ONG que opera el barco de rescate pretendía partir el próximo lunes, pero piensa que les están "torpedeando"

La CGT acusa a Navantia de "oscurantismo y abuso" en los procesos de incorporación de nuevos trabajadores

El compañero de la sección sindical de la **CGT** en Navantia Ferrol, Xaquín García Sinde, ha acusado a la dirección de la empresa de "oscurantismo y abuso" en los procesos de incorporación de nuevos trabajadores a la entidad naval pública.

Así lo ha denunciado en la concentración desarrollada este miércoles ante la puerta principal del astillero ferrolano, donde ha denunciado también "deficiencias", "favoritismos" y "abritrariedades" en este proceso en el que ve "contradicciones e injusticias".

García Sinde ha abundado en que "Navantia está burlándose de las esperanzas de millares de personas que aspiran a conseguir un empleo digno" y que "además está robando salarios y cotización sociales a personas que ya deberían estar contratadas hace muchos meses".

Desde la **CGT** han trasladado que las convocatorias de plazas de ingreso "supera todos los límites", ya que "no se sabe nada de las previstas para el año 2020" y con respecto a las de 2019, "tres de las cuatro convocatorias, operarios júnior, operarios sénior y universitarios sénior, aun no finalizaron".

Así, el portavoz sindical ha destallado que, en la categoría de operarios-empleados júnior, "las personas que ya pasaron el reconocimiento médico están a la espera de ingresar en la empresa, mientras que las que aprobaron en el último examen están aguardando a que les hagan el reconocimiento médico". Por su parte, aquellos que figuran en la lista provisional están "a la

>>El La dirección se burla de las esperanzas de millares de aspirantes a conseguir un empleo digno<<

espera de que se contesten a las reclamaciones y se publiquen las listas definitivas".

En cuanto a las plazas sénior de operarios-empleados, trasladan que "todos los inscritos están a la espera de que se publiquen los temarios y las listas de admitidos y no admitidos.

UNIVERSITARIOS

Sobre las plazas universitarios sénior, se incide que "de 1.958 inscripciones, el 95,2% del total so fueron admitidas por la empresa", que no "revisó ni una sola de ellas". Además, censuran que no se haya publicado lista de admitidos y no admitidos.

Por su parte, sobre la categoría para universitarios júnior, "esta convocatoria, la única formalmente finalizada, tampoco se libró de la polémica porque Navantia excluyó a una persona por exceso de madurez personal y exceso de conocimiento profesional", cuestión que motivó que la persona afectada "presentase una demanda, que está pendiente de juicio y de la correspondiente sentencia.

Este sindicato también ha criticado a otras organizaciones, concretamente a CCOO, UGT y MAS, a los que acusa de "una actitud pasiva" en este asunto.

MARINA

Noticias Breves

La Tras fleta un barco con oxígeno sanitario para el Hospital Can Misses

La naviera Armas Trasmediterránea ha decidido el flete de un barco para el transporte de oxígeno sanitario hacia Ibiza, coincidiendo con la especial situación de la isla tras entrar en la fase 4 de la alerta sanitaria y después de hacerse público que el Govern ha impuesto el cierre perimetral de la isla desde hoy sábado, lo que implica restricciones en las entradas por el puerto y el aeropuerto.

Según se explica en la web Puente de Mando, «debido a la mayor demanda de oxígeno que tiene el hospital de Can Misses de Ibiza, y ante el aumento de casos de covid-19 en aquella isla, Naviera Armas Trasmediterránea ha programado para esta noche [por anoche] un viaje especial del ferry 'Ciudad de Mahón' en la línea Valencia-Ibiza, con la finalidad de transportar las cubas que requiere la situación sanitaria en la isla».

El tráfico baja entre las Pitiusas hasta el 80% tras el cierre de Formentera

Desde que el pasado 16 de enero el Govern balear, a petición del Consell Insular de Formentera, decretara el cierre perimetral de de la isla, que se prolongará hasta mediados de febrero, el tráfico de pasajeros entre las Pitiüses ha bajado drásticamente como consecuencias de las restricciones a la movilidad.

En los primeros días de la aplicación del cierre perimetral, a mediados de enero, el tráfico de pasajeros entre las Pitiusas bajó drásticamente. Según las navieras el descenso osciló entre el 67% y el 80%, llegando al 85% los fines de semana.

Durante esta primera semana de cierre, los formenterenses redujeron sus desplazamientos hacia Ibiza, especialmente aquellos vecinos que viajaban para realizar compras.

germinal abogados
Más de 20 años de experiencia en la defensa de los trabajadores, tanto en lo individual como en lo colectivo
DESPACHO ESPECIALIZADO EN LABORAL MARÍTIMO-PORTUARIO
Teléfono:681 65 98 35
www.germinalabogados.net

MERCANTE

Noticias Breves

El Gobierno canario adjudica a Trasmediterránea el contrato para la OSP de El Hierro

El consejero de Obras Públicas, Transportes y Vivienda del Gobierno de Canarias, Sebastián Franquis, ha firmado el contrato que adjudica a la empresa Trasmediterránea SA la prestación como obligación de servicio público (OSP) de la línea marítima regular que enlaza el puerto de La Estaca, en El Hierro, con el de Los Cristianos, en el sur de Tenerife. Con este contrato se garantiza la conectividad marítima de El Hierro con el resto de islas de la provincia occidental durante los próximos dos años.

La dotación económica es de seis millones de euros por los dos años de duración del contrato, aunque podría prorrogarse otros dos años. El pago de esta cuota se realizará mensualmente y previa presentación de las correspondientes facturas por parte de la empresa naviera.

Entre las condiciones que se le exigieron a Trasmediterránea para cerrar este contrato figuran la prestación de un mínimo de 12 frecuencias semanales entre El Hierro y Tenerife, una capacidad de 8.600 plazas y 8.250 metros lineales de carga rodada, cifras que se corresponden con las necesidades básicas establecidas legalmente para garantizar las conexiones de la isla de El Hierro. También se le ha exigido a la empresa adjudicataria que deposite una garantía de 300.000 euros como aval para el cumplimiento de todas las obligaciones que debe de cumplir en virtud al contrato ahora suscrito

La anterior OSP entre El Hierro y Tenerife venció en noviembre de 2019, por lo que la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Vivienda tramitó de urgencia, al declararse la insuficiencia del mercado de libre competencia, una autorización provisional que ha garantizado la prestación del servicio marítimo entre ambas islas hasta el día de hoy que entra en vigor el nuevo contrato de OSP con Trasmediterránea. De hecho, en uno de los últimos consejos de Gobierno de este año se autorizó a pagar a la empresa que realizaba este servicio de manera provisional, Caflaja SA, el pago de 536.000 euros por garantizar la conexión marítima de El Hierro con Tenerife durante los meses de verano.

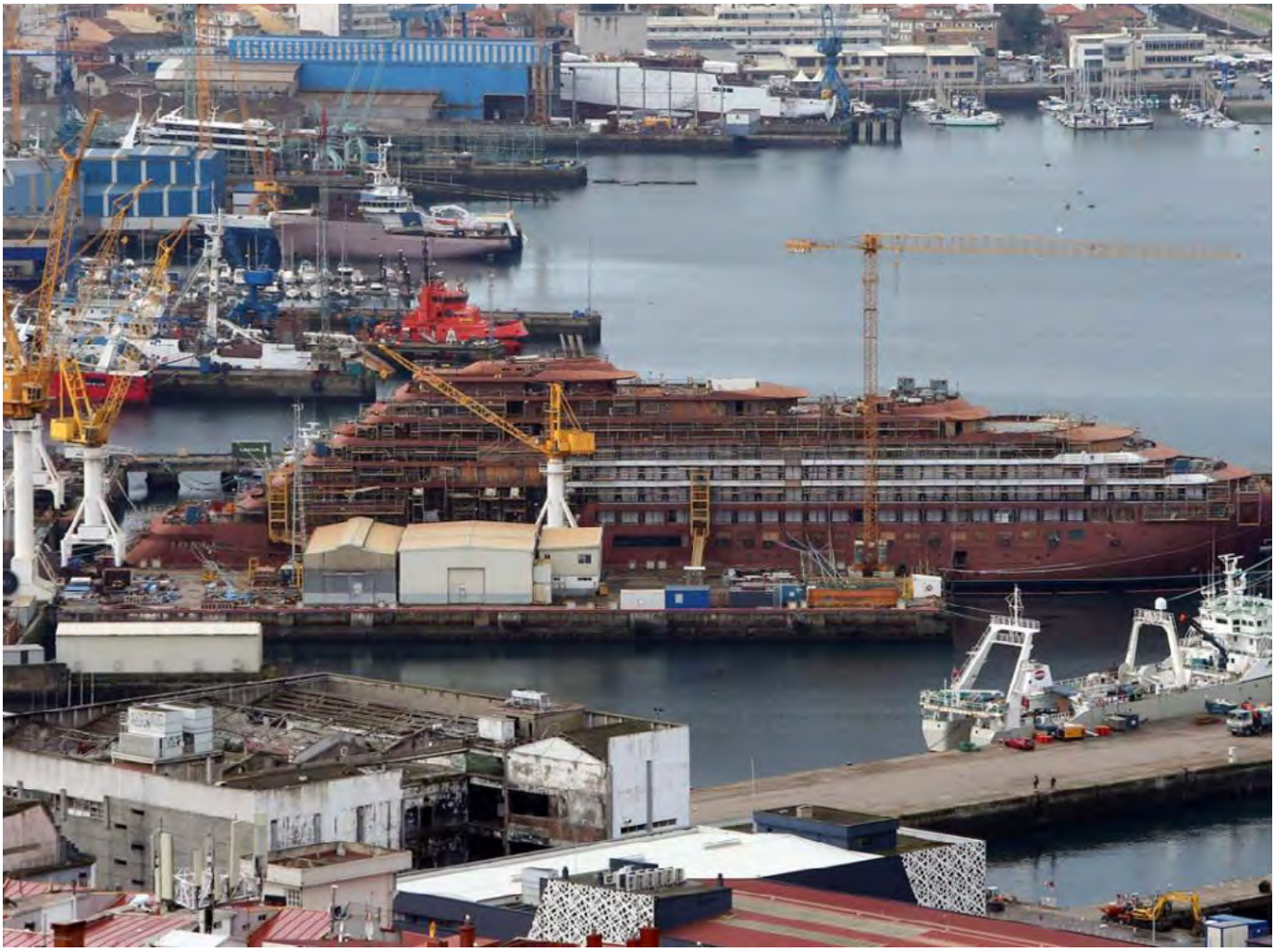
Barreras de la agonía a la esperanza

Además de un referente en la historia de la construcción naval privada en España, Hijos de J. Barreras es un obstinado abonado a la épica. Tras cuatro meses de unas negociaciones que a punto estuvieron de derivar en quiebra, la empresa acordó sobre la bocina un acuerdo de refinanciación con la naviera, entidades financieras, la sociedad semipública Cesce y la mayoría del accionariado. Solo una semana después de ver partir, desde el muelle de Vigo, los depósitos de GNL para los sistemas de propulsión de los dos cruceros de Havila Kystruten, que serían cancelados pocos días más tarde. Barreras se quedó sin un doble contrato por importe de 300 millones de euros, equivalente a 1,8 millones de horas de trabajo. Se entregó a la finalización del crucero de ultralujo Evrima, su construcción 1705 y única con garantías de llegar a término. Eso sí, el buque pasó a manos de la sociedad Cruise Yacht 1, una de las patas de Cruise Yacht Upper

Holdco (que utiliza la marca comercial The Ritz-Carlton Yacht Collection). El astillero empezaba otra etapa, con el equipo de Douglas Prothero al frente.

La salvación de Barreras –estaba en situación de disolución y preconcurso de acreedores– se consumó con la modificación del precio del Evrima, con un sobrecoste de unos 70 millones de euros, financiado con el pool bancario y un incremento de las garantías por parte de Cesce. Incorporó en la solución a la industria auxiliar, a la que se le garantizó el pago del 50% de la deuda de inicio (con la ratificación judicial del acuerdo de refinanciación–, con el 50% restante con el hito de entrega. Sin incluir las facturas impagadas de Havila, que dejó Vigo con una deuda de 8,2 millones de euros, ni del ferri de Naviera Armas. Esa mancha de deudas es lo que la única propietaria ha llamado los problemas de herencia, que han situado a la empresa en la encrucijada, una vez más, apenas cuatro meses después del

El mayor astillero privado de España protagoniza una rocambolesca carambola para evitar la quiebra. En un año marcado por la caída de pedidos, Barreras solicita fondos públicos para blindar los suyos



desembarco de Cruise Yacht como propietaria. Habiendo pagado a la petrolera Pemex más de ocho millones de euros, y haber asumido también la participación de los otrora aliados Albacora y Grupo Emenasa (de José García Costas).

En septiembre el astillero remitió a la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), a Xunta y a otros organismos públicos un "plan de viabilidad" para optar a fondos antiCOVID por importe de más de 30 millones de euros, después de que Cruise Yacht hubiese aportado 22,7 millones en préstamos participativos para cubrir el déficit patrimonial de Barreras. Esa planificación incluye la construcción de dos unidades "hermanas" al Evrima, que aportarían más de dos millones de horas de trabajo a la atarazana y la industria auxiliar. Está en proceso de análisis por parte de la SEPI, que dispone de hasta 10.000 millones de euros en un fondo de solvencia al que han concurrido Naviera Armas o Globalia.

s el mismo mecanismo que el diseñado por el Gobierno alemán (Wirtschaftsstabilisierungsfonds, fondo de estabilización económica), que ha inyectado ingentes recursos públicos para blindar la continuidad de su sector naval. MV Werften, German Naval Yards han recibido cerca de 300 millones de euros de asistencia financiera. En suma, entre los rescates (Royal IHC), los planes sectoriales y los pedidos gubernamentales, Alemania, Países Bajos y Francia suman una aportación de 3.260 millones de euros a esta industria, solo en este año COVID. Sin contar con las ayudas a navieras (TUI, AIDA), principales clientes de las mayores atarazanas europeas. En España, por contra, ni el sector ni el Gobierno han presentado ningún programa de futuro para sostener la actividad en un año en que los contratos han caído con estrépito. Por primera vez en tres años, los astilleros gallegos sellaron un tercer trimestre en blanco en firma de pedidos, aunque han mantenido el liderazgo en cuanto a los volúmenes de actividad en cartera.

BARRERAS

El dram
trabajadoras
aban
alrededor de

na de las
s del mar
donadas
el mundo

Por la pandemia, miles de trabajadores de buques llevan meses en países distintos a los suyos.

En la pequeña nación insular del Pacífico de Fiyi, casi mil hombres, en su mayoría de Tonga, han estado varados durante meses, sin forma de volver a casa. En Kiribati, cien hombres están en el mismo aprieto. Situaciones similares están ocurriendo en Egipto y Canadá.

Decenas de miles de marineros están entrando en el nuevo año lejos de sus familias, después de haber sido abandonados desesperadamente en países diseminados por todo el mundo debido a que el covid-19 ha cerrado aeropuertos en sus países de origen, que tienden a ser más pequeños y carecen del personal de salud o la capacidad logística para manejar el problema y resolver las repatriaciones masivas de estas tripulaciones. Muchos de estos marineros han estado a bordo de barcos y lejos de sus familias durante largos períodos de tiempo. En promedio, la mayoría se ve obligada a trabajar durante al menos 18 meses, dijo Markus Schildhauer, diácono de los marineros del Centro Alemán de Marinos de Alejandría.

Trabajando nueve meses más que su acuerdo contractual y siete meses por encima del límite internacional para contratos en el mar, según informes de la Organización Marítima Internacional –OMI– (agencia especializada de Naciones Unidas), las tripulaciones de los barcos están atrapadas en condiciones extremas. Algunos no tienen una fuente de ingresos durante el tiempo que están varados en puertos y la mayoría vive en espacios reducidos, lo que aumenta los posibles riesgos para la salud.

"Tenemos numerosos casos en los que a los marineros se les negó el desembarco para recibir tratamiento médico normal, por dientes muy inflamados, huesos rotos y accidentes cerebrovasculares", dijo el Dr. Max Johns, representante jefe de los armadores en la Organización Internacional del Trabajo (OIT), y agregó que varios marineros han muerto.

En un día cualquiera,

cientos de barcos y miles de marineros se encuentran en la misma situación. Una base de datos creada por la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF por su sigla en inglés) y la sección laboral internacional de la ONU documentó aproximadamente 400 casos que involucraron a unos 5.000 marineros que fueron abandonados en sus embarcaciones entre 2004 y 2018.
Pero el covid-19 ha empeorado las cosas, dejando varados a más de 400.000 marineros en todo el mundo, que están atrapados en sus barcos debido a las restricciones de viaje de la pandemia y quienes trabajan con contratos vencidos, según la OIT. Un número similar de marineros están atrapados en sus hogares, no pueden trabajar en los barcos y recibir ingresos.

Aquellos en el sector marítimo han estado en primera línea durante la pandemia, asegurando la entrega de alimentos, medicamentos y bienes en todo el mundo, según la OMI. El secretario general de la OMI, Kitack Lim, instó a todos a defender los derechos humanos de estos marinos afectados. "Lamentablemente, hemos visto que los derechos humanos de los pescadores y otros trabajadores marítimos se ponen en peligro durante la pandemia –dijo Lim–. Esto está causando una inmensa tensión, fatiga y agotamiento, y es insostenible".

>>Tenemos muchos casos en los que a los marineros se les negó el desembarco para recibir tratamiento médico normal, por dientes muy inflamados, huesos rotos y accidentes cerebrovasculares<<

Junior Jimmy Nanquil, marinero de Kiribati actualmente varado en Dinamarca, comenzó a trabajar en su portacontenedores en octubre de 2019. No ha visto a sus seis hijos pequeños ni a su esposa en más de un año. Dijo que estaba frustrado porque no le habían dado respuestas claras sobre cuándo se le permitirá regresar a casa.

"Creo que nuestro Gobierno comprende completamente la situación en la que nos encontramos, pero actualmente se sienten cómodos y viven con su familia y seres queridos", dijo Nanquil, quien se encuentra entre los 32 trabajadores de barcos varados en Dinamarca.

El Gobierno de Kiribati les dijo a Nanquil y a sus compañeros de tripulación que los ayudarían con la repatriación. El último vuelo estaba programado para el 9 de diciembre y posteriormente se canceló sin motivo, dijo Nanquil. Dijo que circulaba un rumor entre los marineros de que su país de origen no podía permitirse financiar estos vuelos chárter.

Nanquil agregó que estaba desesperado por reunirse con su familia antes de Navidad y comer su comida tradicional de leche de coco mezclada con atún. No regresó a casa para celebrar.

Si bien algunos barcos se desvían a puertos fuera de ruta para intercambiar tripulaciones, esto les cuesta a los propietarios cientos de miles de dólares; otros están recurriendo a extender los contratos de la tripulación, o no hacen nada en absoluto, lo que afecta significativamente la salud y la moral de la tripulación.

Kaumai Tanenaa, un marinero de Kiribati que actualmente se encuentra varado en Hamburgo (Alemania), empezó a navegar en abril de 2019. Siete meses después, su esposa dio a luz a su primer hijo. Tanenaa no ha conocido aún a su hijo, que ahora tiene un año.

Este problema es una aguda extensión de un problema sistémico a largo plazo en la industria del transporte marítimo: el abandono de los marineros. Para los países que han ratificado el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006, el abandono de sus trabajadores puede referirse a un propietario de buque que no cubre el costo de la repatriación de la tripulación, deja a la tripulación sin el apoyo necesario o retiene los salarios.

En el puerto de Beirut, por

ejemplo, no lejos del almacén que explotó en agosto pasado, un petrolero llamado Capitán Nagdaliyev fue abandonado con 13 marineros a bordo. Atascados durante casi un año, estos hombres habían estado sin salario, agua o comida, y apenas escaparon con vida cuando la bodega con 2.750 toneladas de nitrato de amonio explotó y voló partes de su barco.

La industria naviera ha dado algunos pasos productivos, incluso mediante la imposición de una nueva regla que exige que los armadores más grandes tengan un seguro para cubrir los costos de los marineros abandonados en el puerto. Empresas de satélites como SkyTruth y KSAT también han comenzado a desempeñar un papel forense conectando los puntos entre grandes derrames, embarcaciones abandonadas y sus operadores.

Si bien muchos han reconocido la importancia de los trabajadores de la salud durante esta pandemia, pocos han destacado el trabajo esencial de los marineros que transportan el 90 por ciento de los bienes internacionales, incluidos los equipos de protección personal y otros materiales necesarios para la lucha contra la pandemia. En respuesta, la OMI está pidiendo a todos los gobiernos del mundo que aún no lo han hecho, que designen al personal marítimo como trabajadores esenciales, lo que les permitirá recibir las prioridades relacionadas con los viajes, el tránsito y la vacunación.

Ha habido 460 casos de abandono de marineros en los últimos 19 años. En 2020 ocurrieron 49 incidentes, el tercer año

Cómprala en
LA DISTRI

más alto registrado. Sin embargo, es bien sabido en los círculos industriales que hay muchos más casos que no llegan a la OIT ni a los medios de comunicación y, por lo tanto, nunca se resuelven. El abandono de estos trabajadores es un problema de larga data causado por una falta general de control o aplicación de la ley en altamar, que se complica debido a la naturaleza transnacional del transporte marítimo internacional. En cualquier caso, al menos cuatro países (el Estado de la bandera del barco, el Estado del puerto, el Estado de origen de los marineros y el Estado registrado de la empresa) podrían estar involucrados.

Aunque ha habido esfuerzos recientes en los últimos tres años para hacer que los informes sean más completos, todavía quedan demasiados incidentes que se deslizan por las grietas.

A diferencia de los casos típicos de abandono de marineros, donde la tripulación se enfrenta a la falta de suministros, combustible y dinero, los marineros del Pacífico Sur, especialmente que están en Hamburgo, son alojados y apoyados por sus empresas, y la Misión Alemana de Marineros (Deutsche Seemannsmission) les brinda atención. Sin embargo, en Fiyi, cuyo gobierno está muy sobrecargado, hay menos apoyo y pocas noticias sobre la situación.

Los investigadores marítimos dicen que abordar el problema del abandono será legalmente difícil, políticamente impopular y requiere muchos recursos. Una acción inmediata y viable incluye la donación a ONG que brindan apoyo a los marineros abandonados y crean conciencia, dijo Schildhauer. Este es un primer paso necesario, pero no del todo suficiente.

El apoyo humanitario de este tipo debe ir acompañado de un esfuerzo internacional concertado para rastrear y documentar los casos de abandono y sus empresas y países perpetradores. Con suficiente información y conciencia pública, las listas negras y las sanciones específicas pueden tener un verdadero impacto disuasorio y punitivo, dijo Johns. En términos más generales,

un protocolo internacional que aborde específicamente los derechos de los marineros abandonados podría proporcionar la potencia legal necesaria para acabar con la práctica de manera coordinada.

La pandemia de covid-19 ha puesto de relieve el problema de los marineros varados y abandonados, y ha puesto de manifiesto una falla sistemática dentro del sector marítimo.

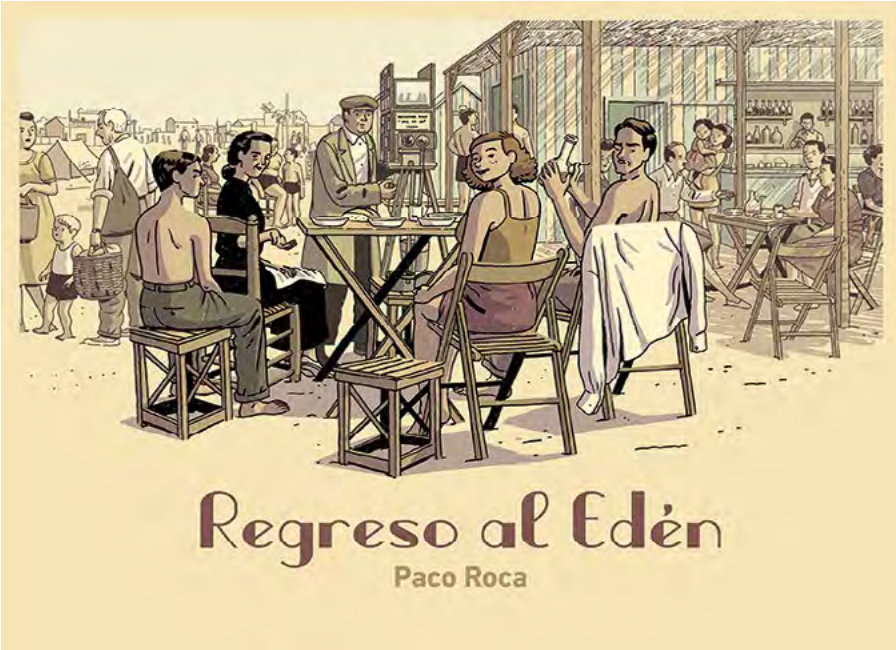
"Aunque los anuncios de las vacunas contra el covid-19 pueden darnos esperanza, los marineros de varios países todavía se ven gravemente afectados por los cierres de fronteras". dijo Jason Zudeima, secretario general de la Asociación Marítima Cristiana Internacional (Icma), y agregó que los trabajadores en el espacio marítimo a menudo son invisibles y pasados por alto, pero enfrentan desafíos de vida o muerte.

Los marineros varados hablaron de su propia epidemia de salud mental que los atormenta junto con la pandemia. La incertidumbre sobre los cambios de tripulación, la ansiedad en relación con la familia y el cansancio por meses extra de trabajo han creado niveles de estrés significativos para estos trabajadores.

RNtv
You Tube
EMISIÓN QUINCENAL
CADA 2 MARTES 21:00H.

Libro del mes

Paco Roca



A partir de una foto familiar de 1946 en la antigua playa de Nazaret de la capital valenciana, Paco Roca dibuja un fresco sobre la España de la posguerra a través de una de aquellas familias humildes, reflejo de la inmensa mayoría de la sociedad que sobrevivía bajo la dictadura franquista?, con serios problemas para acceder al sustento, obligada a acudir por sistema al mercado negro para hacerse a duras penas con una alimentación básica diaria.

Un vigoroso y delicado retrato en cuatricromía de una España de tonos grises y libertades cercenadas por un régimen político caldo de cultivo, igualmente, de la propagación de miserias morales.

Trufada de referentes autobiográficos, Paco Roca da un paso más con Regreso al Edén en su búsqueda de la memoria. Emocional y equilibrada, plena de recursos gráficos y soluciones narrativas de primer nivel, Paco Roca plantea su obra más ambiciosa como creador completo desde 'Los surcos del azar' y 'La casa'.

Compralo AQUÍ

LADISTR

LA DISTRIBUIDORA DE CGT DEL PAÍS VALENCIANO Y MURCIA

Lo que el racismo esconde

Incendio en la nave de Badalona, precariedad y exclusión social

El pasado 10 de diciembre se incendiaba la Nave Gorg en Badalona, municipio de Barcelona, donde vivían precariamente más de un centenar de personas migrantes en su mayoría subsaharianas. Este suceso originado por una estufa eléctrica que propagó el fuego rápidamente le costó la vida a cuatro personas, y si bien puede llenar por un par de días las páginas del sensacionalismo mediático, se enmarca entre la lista negra de hechos sociales nada fortuitos. En un contexto de racismo institucional y precariedad socioeconómica, esto nos sitúa mucho más cerca de la criminalidad estructural que de una simple tragedia.

Racismo institucional y culpabilización de las víctimas: migrante bueno vs migrante malo

El Ayuntamiento de la localidad, gobernado por el conocido alcalde racista Xavier García Albiol, no le tembló la voz para acusar deliberadamente a las personas migrantes de su propio destino como si de una fatídica tragedia se tratase sin más culpables que ellos mismos. No sin perder la oportunidad de declarar tres días de luto oficial con el buenismo y la hipocresía que suele caracterizar a las instituciones estatales y municipales en estos casos. Por un lado se culpabiliza a las víctimas de su propia desgracia, pero se tiende la mano como un padre redentor, no esperando más respuesta que la connivencia social e individualizar las problemáticas comunitarias como un mal menor, evitando un análisis crítico más profundo que sitúe en la palestra a todo un sistema racista desde las cloacas del Estado.

Este incendio de la nave habitada por más de un centenar de personas migrantes pone de manifiesto la exclusión laboral, residencial y social de la migración, atenazadas por una imposible Ley de Extranjería. También aflora la ideología común en torno al racismo, que bien se sitúa entre el binomio migrante malo y migrante bueno; o que se instala en la denuncia del racismo como solamente un conjunto de actitudes reprochables, pero no todo un sistema social de explotación.

El racismo está atravesado por el rechazo a la pobreza, o más camufladamente, aquello que no aporte un interés material y económico al capital. No será la primera vez que tratamos de buscarle la cara amable a la migración, desgajarla del hecho social desigualitario y situarla en el terreno de lo reciclable en valores del capitalismo. Poner en valor el migrante preparado con estudios universitarios, voluntarioso, formalito y exclavizable; o afirmar que la migración es buena porque ayuda a aumentar el índice de natalidad en los países del norte global; no son tendencias menos racistas. Se sitúan en el utilitarismo y la rentabilidad de unos intereses de explotación en el primer mundo; se construye un sistema extractivista de recursos primarios, se deslocalizan industrias utilizando mano de obra barata, y cuando comunidades sociales asfixiadas se desplazan por el mundo, deben desmostrarle continuadamente a la sociedad que seguirán siendo explotables, nada problemáticas y estarán calladitas.

Movilizaciones antirracistas en las calles de Badalona

Algunos centenares de personas, entre ellas algunos de los supervivientes del incendio en la nave donde vivían, se manifestaron al día siguiente en la Plaça de la Vila de Badalona, ante el consistorio municipal, y convocados por diversas organizaciones sociales como TopManta, el Sindicato de Manteros de Barcelona o Tras La Manta. El incendio, que se produjo el Día Internacional de los Derechos Humanos, puso en evidencia que racismo institucional es, por ejemplo, negarles el padrón, la regularización de papeles o el acceso a la vivienda. En la misma localidad existen otros setenta espacios ocupados por

un total de unas cuatrocientas personas migrantes, que viven tanto en naves como locales abandonados, completamente excluidos por las autoridades municipales. Por lo tanto, como veníamos apuntando, no se trata de una tragedia sin más, sino que los gobiernos y administraciones públicas en sus engranajes burocráticos contribuyen a esta discriminación y precariedad de las personas migradas.

Cuatro días después del incendio de la Nave Gorg, muchos de sus convivientes continuaban sin soluciones, y durmiendo en un campamento improvisado en plena calle a tan solo medio kilómetro del edificio derruido; sobrellevaban los fríos días y noches a las puertas del invierno gracias a la solidaridad de la gente del municipio. Su modo de supervivencia era la fabricación artesanal de muebles con palés de madera y otros elementos, los migrantes estaban organizados en una comunidad donde encontraban el apoyo mutuo necesario para subsistir precariamente. Además, su situación de irregularización ha llevado a decenas de migrantes a rechazar su contacto con autoridades, por miedo a acabar en el CIE de Barcelona, reabierto a finales del mes de septiembre.

La indignación acumulada y la exclusión cotidiana llevaron la rabia migrante a las calles del municipio de Badalona como un grito que se da en muchas otras geografías del Estado español. El racismo es mucho más que una línea que separe una diversidad cromática de la piel, es un sistema de explotación legitimado en creencias y valores sociales que nada tienen que ver con la ignorancia individual como se afirma en muchas ocasiones. Viajar no cura mágicamente el racismo como si de una patología se tratase; la formación e información crítica y profunda, aporta herramientas de análisis, pero no solo la teorización o la evolución de las categorías del lenguaje nos sacudirá lo racista de nuestra sociedad mamado durante siglos de colonialismo.