

# NOTICIAS MARÍTIMAS

Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora



**4 TRABAYADORES EN FUELGA  
DE FAME DENDE'L 13 DE MAYU**

**DESPIDOS  
N O N**

#BarbonEBHIsolucion

#Barbongespidosnon

#EBHlenllucha



**EBHI EN LLUCHA**

# contenido

## 05. CGT CONTRA EL RD 18/2020

Un nuevo pacto contra la clase trabajadora.

## 08. SALVAMENTO MARÍTIMO

Sentencia personal interino.

## 12. AITA MARI

Recogida de firmas para pedir el fin del bloqueo del 'Aita Mari' en Italia.

## 14. EBHI

Cuatro trabajadores de EBHI, en huelga de hambre.

## 16. NAVANTIA

Los siete de Navantia: un juez falla contra el gigante público por hostigar a ingenieros.

## 22. MARINA MERCANTE

Noticias breves de Marina Mercante.

## 24. MARINA MERCANTE

El sector marítimo se resiente con la caída del consumo, del tráfico rodado y de pasajeros.

## 26. RIESGOS LABORALES: COVID-19

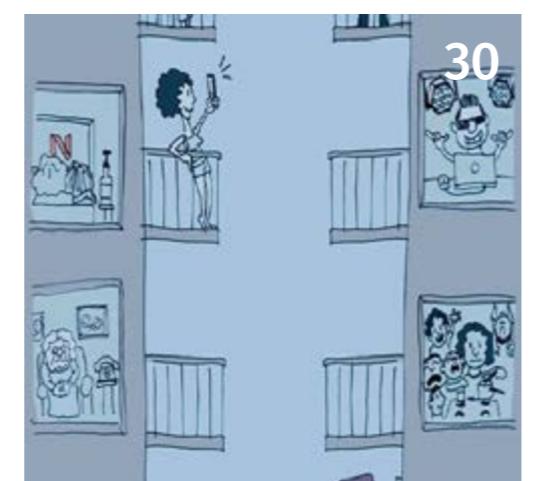
La OMI publica orientaciones para el personal marítimo sobre el uso seguro y eficaz de equipos de protección.

## 29. LIBRO DEL MES

El pueblo en la calle; Reconversion naval, sindicalismo y protesta popular en el astillero de Puerto Real.

## 30. TODO POR HACER

Pan y circo en la retaguardia de la cuarentena.



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](http://www.marypuertos.org)



[www.salvamentomaritimo.org](http://www.salvamentomaritimo.org)

# barlovento

LA SOLIDARIDAD ES NUESTRA FUERZA

Despidos y más despidos, desde **CGT** lo sabíamos, lo esperábamos, los ERTEs se convertirían en EREs y como siempre, los pagará la clase trabajadora. Da igual si la crisis es económica, sanitaria o inventada, siempre la pagamos los mismos; los y las que producimos, los y las que hacemos que la maquinaria del mundo siga en funcionamiento. Pero esta vez no han de pillarnos deprevenidos:



**¡ORGANIZACIÓN Y LUCHA!**  
**¡LA LUCHA ES EL ÚNICO CAMINO!**  
**¡LA SOLIDARIDAD ES NUESTRA FUERZA!**



Todos los miércoles a partir de las 16:00 horas un nuevo programa de CGT en Acción. Sintonizanos desde Valencia en la 104.4 de tu FM y para el resto del universo en [www.radioklara.org](http://www.radioklara.org).

**NUESTRA LUCHA TAMBIÉN ESTÁ EN LAS ONDAS**



# Un nuevo pacto contra la clase trabajadora

CGT considera que el RD 18/2020 blinda los intereses de la patronal y las empresas

CGT considera que el RD 18/2020 blinda los intereses de la patronal y los beneficios de las empresas en un nuevo pacto contra la clase trabajadora.

CGT señala que el RD 18/2020 desvirtúa las medidas anteriores encaminadas a salvaguardar el empleo tras los ERTE.

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha emitido un comunicado en el que afirma que el RD 18/2020, tras el acuerdo alcanzado el Gobierno del Estado español, las patronales CEOE y CEPYME y los sindicatos institucionales CCOO y UGT, esconde más precariedad y sufrimiento para la clase trabajadora en la crisis sobrevenida por el Covid-19.

Según la organización anarcosindicalista, esta ley es un paso más en todo el recorrido normativo desde el inicio del estado de alarma, en el que finalmente el Gobierno de Sánchez e Iglesias ha terminado cediendo a la presión de la patronal. En este sentido, CGT señala que este decreto avala la continuidad de los ERTE por

fuerza mayor para las empresas que no pueden reanudar su actividad, posibilita que las que ya han aplicado un ERTE puedan cambiar la suspensión de los contratos por reducciones de jornadas según la oferta y la demanda, posibilita la prórroga de los ERTE y sus medidas complementarias ante situaciones excepcionales como la que actual por Covid-19 y autoriza la tramitación de un ERTE por causa de fuerza mayor retrotrayendo los efectos a la terminación del primer ERTE.

Por otro lado, CGT indica que para las empresas en situación de prórroga del ERTE por fuerza mayor que no pueden reanudar su actividad, se mantiene la exoneración de la aportación empresarial a la Seguridad Social.

Además, explican desde la CGT, este Real Decreto pretende establecer medidas no-

vedosas ante la actitud que adoptarán algunas empresas hacia las personas trabajadoras, aprovechando la situación de "crisis". De este modo, inciden desde la CGT, aquellas entidades que estén domiciliadas en paraísos fiscales no podrán acogerse a ERTE por fuerza mayor. CGT señala que además, hay que poner especial atención al concepto de "empresa", porque deja fuera los "grupos de empresas" -y otras formas mercantiles- que intentan difuminar su responsabilidad jurídica. Este hecho también impedirá que puedan repartir dividendos.

En relación a la salvaguarda del empleo durante los 6 meses siguientes a la finalización del ERTE, CGT explica que este tiempo queda recortado porque estos meses computarán desde que se produzca la reanudación de la actividad, aunque la misma sea parcial.

CGT también ha reseñado que el RD 18/2020 fija que la salvaguarda del empleo se modulará en función de las circunstancias del sector y en particular con aquellas empresas con una alta estacionalidad en el empleo. Tampoco se verán afectadas las empresas en riesgo de concurso de acreedores, algo que según la organización anarcosindicalista, dará lugar a situaciones de abuso empresarial a la hora de determinarse cuándo una empresa está en situación de riesgo.

Por todo ello, CGT rechaza este acuerdo por entender que estas medidas, lejos de asegurar el empleo y proteger a las personas más vulnerables que se han visto afectadas por un ERTE, lo que hacen es priorizar los intereses y los beneficios de las empresas.





# Salvamento MARITIMO

Sentencia viene a ratificar la anterior dictada por la audiencia nacional donde reconocía la irregularidad de las contrataciones.

Os remitimos adjunta la valoración de nuestro gabinete jurídico en referencia a la sentencia del T.S.

Esta sentencia viene a ratificar la anterior dictada por la audiencia nacional donde reconocía la irregularidad de las contrataciones pero se escudaba en la aplicación de las medidas de estabilidad presupuestaria impuestas en las reformas 2010 al 2012 (Esas que por desgracia el gobierno y sus sindicatos palmeros iban a derogar

de inmediato y en su totalidad). También ratifica la necesidad de aprobar una relación de puestos de trabajo como herramienta que posibilite la contratación estable (cuestión que impulsamos desde esta sección, que se ha negociado largamente durante estos años y que a día de hoy está en proceso de legitimación por parte de la CECIR).

Estamos valorando en estos momentos la posibilidad de emprender acciones sobre esta sentencia, asimismo tenemos planteada con

carácter individual otra demanda sobre esta cuestión que presentó un compañero de la sección sindical de CGT con el fin de abrir otra vía, estamos pendientes de la resolución de la CECIR sobre nuestro convenio el cual incluye la citada RELACIÓN DE PUESTOS DE TRABAJO que hacíamos mención y que fue el motivo principal de la negociación durante estos años. Es decir, obviamente no es una grata noticia esta sentencia pero en ningún caso cierra las vías que desde CGT planteamos hace años y estamos impulsando creemos que con muchas posibilidades de dar sus frutos en breve y curiosamente no deja de reforzar nuestro planteamiento inicial de conseguir incluir en el convenio colectivo la RPT para poder regularizar las tripulaciones cuanto antes.

Nos hemos tomado un tiempo en enviaros esta información ya que queríamos trasladaros la información de un modo veraz, cerciorarnos de las acciones posibles y contar con una información jurídica que tuviese mayor fundamento que nuestra opinión personal. Desde CGT impulsamos esta demanda como una opción dentro de muchas otras acciones que estamos llevando a cabo con la finalidad de resolver este conflicto y creemos que con vuestra ayuda seremos una vez más capaces de darlo por resuelto en breve.

No queremos extendernos más con argumentos que a buen seguro conocéis y que se detallan en las líneas posteriores.

>>DESDE CGT IMPULSAMOS ESTA DEMANDA COMO UNA OPCIÓN DENTRO DE MUCHAS OTRAS ACCIONES QUE ESTAMOS LLEVANDO A CABO <<



## SENTENCIA TRIBUNAL SUPREMO 532/2019

La sentencia de la Sala Cuarta del Tribunal Supremo 532/2019 ha venido a ratificar la de la instancia de la AN que desestimó la demanda de conflicto colectivo de CGT a la que se adhirió UGT. En dicha demanda CGT solicitaba el reconocimiento de los trabajadores interinos hasta la cobertura de la plaza, como trabajadores indefinidos no fijos. La razón para que no prospere la demanda son las medidas de austeridad y estabilidad presupuestaria aprobadas por el PP en su ciclo de reformas 2010-2012 y que se mantiene en la ley de presupuestos generales impidiendo la provisión de las vacantes en un servicio público esencial como es Salvamento Marítimo. Por lo tanto es una situación irregular la que sufre el colectivo de interinos y que las leyes de "estabilidad presupuestaria" suman en la precariedad laboral a los trabajadores.

En todo caso es llamativo que en la instancia de la Audiencia Nacional se nos vino a reconocer la razón jurídica a la CGT: "Es cierto y no escapa a la Sala, que el contrato de interinidad por vacante tiene por objeto cubrir temporalmente un puesto de trabajo durante el proceso de selección o promoción para su cobertura definitiva, lo cual no sucede propiamente aquí, puesto que SASEMAR no ha activado esos procesos de selección para contrataciones indefinidas con base, según defendió en la comisión negociadora de las RPT (Relación de Puestos de Trabajo) y mantuvo en el acto del juicio, a que no había RPT, puesto que, si no se cubrieran esas vacantes, los buques de salvamento no estarían operativos, de manera que no puede considerarse abusiva o fraudulenta la utilización de la modalidad contractual utilizada, que ha sido autorizada además por CECIR.

Queremos resaltar, no obstante, que la situación es insólita, puesto que las vacantes existen, son estructurales y de necesaria cobertura por las razones expuestas, por lo que exige una urgente solución, que pasa necesariamente por la implantación definitiva de la RPT o instrumento similar, sin que quepa, como se deduce de los propios actos de la empresa, no implantarla por el bloqueo en su negociación, puesto que SASEMAR, en tanto que Entidad Pública Empresarial, está obligada, de conformidad con lo dispuesto en el art. 74 del EBEP, en relación con el art. 106 de la Ley 40/2015, a ordenar sus puestos de trabajo a través de la correspondiente relación de puestos de trabajo u otros instrumentos organizativos similares, que permita la cobertura de los mismos mediante convocatoria pública, basada en los principios de igualdad, mérito y capacidad, con las salvedades, previstas en el art. 55.11 de la misma ley para su personal de alta dirección, que deberá ser autorizada por la CECIR.

"Pero que el imperativo legal que afecta a la función pública impide como decimos que prospere la demanda."

La cita literal en boca de los mismos jueces que no nos han dado la razón muestra que la falta de diligencia de la administración, de la propia Sasemar y de las políticas de austeridad a la hora de solucionar la problemática del colectivo. Asimismo la transcripción literal del texto muestra que estábamos ante un caso complejo cuya resolución era incierta y que en todo caso la judicialización lleva a que un tercero decida una situación compleja jurídicamente. Aunque la vía interna es firme desde CGT se sigue estudiando la posibilidad de tomar las acciones que puedan ser procedentes.

### GABINETE JURÍDICO CGT MAR Y PUERTOS



# Aita Mari

>>Recogida de firmas para pedir el fin del bloqueo del 'Aita Mari' en Italia <<



El buque 'Aita Mari', de Salvamento Marítimo Humanitario (SMH), y el barco 'Alan Kurdi', de la ONG alemana Sea Eye, han puesto en marcha una campaña de recogida de firmas para reclamar al Gobierno de Italia que ponga fin a su bloqueo en el puerto de Palermo que mantiene desde hace dos semanas.

Salvamento Marítimo Humanitario ha informado en un comunicado que con esta campaña, que llevan a cabo a través de change.org, también piden a las autoridades italianas que comiencen a respaldar el trabajo de rescate y apoyo a migrantes que ambos barcos realizan.

La ONG vasca ha hecho, además, un llamamiento al ministro de Fomento, José Luis Ábalos, y a la titular de Asuntos Exteriores, Arancha González Laya, para que aboguen por la liberación de los dos buques de rescate, inmovilizados por «irregularidades» detectadas en sendas inspecciones que SMH considera que se llevaron a cabo con «criterios arbitrarios».

«Hacemos un llamamiento expreso extra a las instituciones españolas que se encargan de coordinar a nivel europeo las reubicaciones de

personas migrantes para que ofrezca a Italia y a Malta apoyo y para que trabaje en una distribución justa dentro de la Unión Europea de las personas que han sido rescatadas en el mar», destaca Salvamento Marítimo Humanitario.

Señala que ya han pasado 15 días desde que Italia decidió «bloquear» su navegación y, mientras tanto, «muchas personas se juegan la vida en el Mediterráneo sin que haya ningún observador independiente».

SMH cree que las «preocupaciones» de Italia por la seguridad en esta situación de pandemia «son particularmente extrañas», ya que ambos barcos tuvieron que esperar varios días para desembarcar, en el caso del Aita Mari, y para transbordar a un buque más grande, en el del Alan Kurdi, a las personas que habían rescatado.

Denuncia, asimismo que solo los barcos de rescate civil reciben este «trato severo» por parte de Italia. «De hecho -apostilla-, el mercante MV Marina también rescató a refugiados de una situación de emergencia en el Mediterráneo en abril y pudo atracar en un puerto siciliano a los pocos días». «Los equipos de salvamento marítimo no deben ser retenidos, sino que deben ser apoyados: mientras los barcos continúan bloqueados en el puerto, sigue habiendo vidas humanas en juego en el mar todos los días», subraya.



# CUATRO TRABAJADORES DE EBHI, EN HUELGA DE HAMBRE



La reunión entre el comité de empresa y la dirección de la terminal granelera de El Musel EBHI celebrada este jueves en el Servicio Asturiano de Solución Extrajudicial de Conflictos (SASEC) ha terminado sin acuerdo tras seis horas de negociación, han informado fuentes sindicales.

Por ello sigue en pie la convocatoria de huelga indefinida a partir del 2 de junio en protesta por el incumplimiento del acuerdo alcanzado en el SASEC en 2017 y para reclamar que se cubra la totalidad de la tasa de reposición, que se cree una bolsa de trabajo vinculada y que se paguen los abonos comprometidos.

Además, para protestar por esta situación, cuatro trabajadores llevan en huelga de hambre desde el 13 de mayo y se han celebrado concentraciones frente al

Ayuntamiento de Gijón y la Junta General para pedir la intermediación de la corporación municipal y de Gobierno del Principado.

El acta de la reunión de este jueves, que ha arrancado a las 10.00 horas, ha terminado las 16.00 horas «sin avenencia» porque la empresa la ha dado por finalizada, han informado fuentes del comité de empresa.

Los trabajadores han puesto sobre la mesa las mismas reivindicaciones que a principios de año, pero la empresa ha asegurado que no hay incumplimiento de los acuerdos. Además, la dirección ve «imposible» justificar la tasa de reposición en la situación actual.



# Los siete de Navantia: un juez falla contra el gigante público por hostigar a ingenieros

EL JEFE DE RECURSOS HUMANOS AMENAZÓ A 14 EMPLEADOS CON ECHARLES O TRASLADARLES TRAS SABER QUE HABÍAN DEMANDADO A LA COMPAÑÍA PÚBLICA; LA MITAD CEDIÓ A LAS PRESIONES Y DESISTIÓ

**E**l juzgado de lo social 2 de Cartagena ha condenado a Navantia por tomar represalias contra un ingeniero que había demandado a la empresa pública. El juzgado obliga a la mercantil a devolverle a su puesto y a indemnizarle por daños y perjuicios. Además, la sentencia relata que el "hostigamiento" que sufrió el ingeniero también lo experimentaron otros seis compañeros que, como él, habían denunciado que trabajaban subcontratados por otras mercantiles cuando en realidad lo hacían para el astillero de Cartagena, que ha anunciado que recurrirá.

El juzgado considera probado que en un primer momento fueron 14 los trabajadores (ingenieros todos) que iniciaron acciones legales contra la compañía y que, tras las presiones, **la mitad de ellos sucumbió** y retiró sus respectivas denuncias. Los otros siete

continuaron adelante y, por eso, sufrieron las "consecuencias". Dos fueron despedidos por su empresa, Primary Net, subcontratada por Navantia. Los cinco restantes —pertenecientes a las mercantiles Abance, Quest y Soologic— fueron trasladados por sus respectivos jefes a otras ciudades a petición del jefe de Recursos Humanos de Navantia, **Álvaro T. E.**

Las demandas de los 14 ingenieros que tanto molestaban a Navantia ponían en evidencia una situación que podría suponer un quebradero de cabeza para la empresa pública en el caso de que otros empleados subcontratados se animen a interponer más denuncias. En concreto, se trata de una supuesta cesión ilegal de trabajadores en la que se encuentran los ingenieros, que contractualmente dependen de mercantiles externas pero que en la práctica llevan años destinados en los as-

tilleros de titularidad pública. El objetivo del jefe de Recursos Humanos de la compañía a través de las mencionadas presiones, según considera probado la sentencia, era dar una reprimenda “ejemplarizante” a los 14 ‘atrevidos’ con el fin de cortar por lo sano y “evitar futuras demandas de otros subcontratados”.

El conflicto se originó el pasado 4 de noviembre, cuando tres ingenieros de Soologic —subcontrata de Navantia— denunciaron ante el Servicio de Mediación de Cartagena que estaban contratados por la citada empresa pero que en realidad llevaban años trabajando para Navantia, por lo que eran víctimas de una cesión ilegal de empleados por parte de su mercantil a la sociedad pública. Ese mismo día, otros 11 ingenieros de cuatro subcontratas más (Primary Net, Abance Ingeniería y Servicios, Quest Global Engineering y Applus Norcontrol) ejecutaron en paralelo la misma acción ante el organismo de arbitraje.

Sus respectivas empresas y Navantia se enteraron de la iniciativa dos y tres días después respectivamente. La dirección de la empresa pública no esperó ni una jornada para mover pieza. El mismo 7 de noviembre, los responsables del departamento de Sistemas de Control comunicaron a los 14 denunciantes la decisión de la dirección tras conocer su iniciativa: o retiraban la demanda ante el servicio de mediación o “habría consecuencias”, según recoge la resolución del juzgado de lo social 2 de Cartagena a la que ha tenido acceso este diario. Los jefes de los ingenieros ‘rebeldes’ les dieron a estos un ultimátum para desistir de sus pretensiones: el plazo para echar marcha atrás acababa el si-

>> La naviera se ha visto afectada, al igual que el sector turístico y del transporte de viajeros  
<<



guiente viernes, 9 de noviembre.

Los 14 hicieron entonces un proceso de reflexión interna sobre el aviso que les habían dado sus superiores. Siete de ellos optaron por retirar las demandas por cesión ilegal en el plazo establecido. El resto siguió adelante a pesar de las intimidaciones. Diez días después del plazo establecido como límite para desistir, el 19 de noviembre, al salir del trabajo, los vigilantes de seguridad de Navantia les pidieron las tarjetas de acceso a los siete ‘atrevidos’ que habían decidido hacer caso omiso a las amenazas, les indicaron que tenían instrucciones de sus superiores y que a partir del siguiente día no podrían entrar en el astillero.

La pelota estaba entonces en el tejado de las empresas subcontratadas de las que dependían contractualmente los empleados represaliados. El 12 de diciembre, el director general de Soologic y su jefe de operaciones, siempre según la sentencia, se reunieron con uno de los tres subordinados que habían interpuesto inicialmente la demanda. En concreto, con Alberto B. G., precisamente el único que había decidido seguir adelante con la acción judicial y al que habían retirado la tarjeta de acceso (los otros dos empleados de Soologic habían desistido por las presiones). Los directivos comunicaron al ingeniero ‘díscolo’ que el director de Recursos Humanos de Navantia le había prohibido la entrada mientras continuara con la demanda por cesión ilegal. “Era una imposición” de

Recursos Humanos de Navantia, le indicaron los jefes, que añadieron que ante esta orden “no podían hacer nada”.

En ese momento, los directivos de la subcontrata ofrecieron al ingeniero denunciante hablar por teléfono con el responsable de personas de la empresa pública, a lo que el ingeniero accedió. Fue en ese momento cuando el jefe de Recursos Humanos de Navantia, Álvaro T. E., según considera probado la sentencia, le dijo con claridad al represaliado que, si quería seguir trabajando en Navantia, “estaba obligado a desistir” de sus pretensiones judiciales. Le aseguró además que, si seguía adelante, sea cual fuera el resultado del pleito, no volvería al astillero.

Según fuentes de la compañía, al menos hay 300 ingenieros



subcontratados en los diferentes astilleros. "Eso sin contar otros tipos de profesiones; en total, en todos los niveles, hay muchos más", aseguran las mismas fuentes. Se trata de un elevado número de personas en una situación complicada que, en el caso de que todos ellos decidieran ejercer su derecho y denunciar a la sociedad por cesión ilegal de trabajadores, generarían un gran problema para la empresa pública, extremo que el responsable de Recursos Humanos quería evitar a toda costa con las represalias descritas.

Como el ingeniero de Soologic hacía caso omiso a las coacciones que venían desde arriba por orden de aún más arriba, el 26 de diciembre el trabajador de la subcontrata "recibió una comunicación" de su empresa que le ordenaba su traslado a Sevilla "por indicación de Navantia". El cambio tendría una vigencia inicial de tres meses, la mercantil argumentaba "razones productivas y organizativas" y no descartaba ampliar la estancia en la capital andaluza más allá de ese periodo. Alberto B. G., sin embargo, no había sido el único que sufrió este tipo de represalias.

#### **"Una imposición de Navantia"**

Sus otros seis compañeros 'díscolos' que también habían decidido seguir adelante con sus demandas habían recibido un trato parecido por parte de sus respectivas empresas. Cuatro de ellos, que estaban contratados por Abance y por Quest, habían sido trasladados a Cádiz y a Ferrol. Los dos que trabajaban para Primary, por su parte, habían sido despedidos, ya que esta mercantil no contaba con

delegaciones en ningún otro astillero de España. Todas estas decisiones habían sido "una imposición de Navantia", según recoge la sentencia del juzgado de Cartagena, al comprobar que los siete habían optado por seguir adelante con sus demandas.

Mientras llegaba la fecha en la que se hacía efectivo el traslado, Alberto B. G. fue enviado a una zona destinada a acoger empleados externos de control de acceso hasta el 31 de diciembre. El 7 de enero debía reincorporarse a la plantilla de Sevilla, pero decidió no hacerlo. Primero pidió una licencia sin sueldo y posteriormente, a partir del 4

de febrero, se dio de baja médica por ansiedad, una situación que la propia sentencia achaca al comportamiento hostil de la empresa. "Se han irrogado daños de orden material y moral al trabajador por el único y mero hecho de iniciar un proceso judicial que está amparado constitucionalmente", sostiene la resolución, que afirma que el ingeniero sufre desde noviembre y aún hoy una revancha en toda regla.

En concreto, valora la resolución, ha sido expulsado de su puesto "antes de que finalice el contrato" y "proscrito" a otro lugar "junto a los que estaban en

la misma situación, y a su vez separado de los que no habían reclamado o habían desistido". Además, continúa, "se ve obligado a pedir una licencia sin sueldo, a estar expuesto a un desplazamiento temporal a 600 kilómetros sin saber qué va a pasar después y a darse de baja médica por ansiedad a causa de la situación creada". "Y todo ello por ejercer una acción judicial que no se sabe qué recorrido puede tener y dirigirla contra una empresa que para colmo es pública", subraya el juzgado, que ordena tanto a Navantia como a la mercantil subcontratada, a la que considera corresponsable por asumir la represalia sin

oposición "ni discrepancia alguna", hacerse cargo de la indemnización solicitada por Alberto B. G., que se eleva a algo más de 6.000 euros.

Esta cantidad, defiende la sentencia, "está más que justificada". "El trabajador no puede ser objeto de represalia por haber interpuesto una acción judicial", entiende la resolución, que ordena "reponer" al ingeniero "en sus condiciones de trabajo y en su puesto tal como era antes" de las intimidaciones. "Los hechos relatados constituyen una vulneración del derecho fundamental de garantía de indemnidad", considera el juzgado,

que califica la reacción de los responsables de Navantia tras conocer la acción judicial de los trabajadores como "expeditiva y radical". "Hay desatada una conducta empresarial dirigida a cercenar un derecho fundamental del trabajador", resume la sentencia.

#### **Marca España**

El abogado Andrés Galán, representante del ingeniero represaliado, considera en declaraciones a *El Confidencial* que la resolución deja "rotundamente" claro que ha habido "una flagrante vulneración de derechos fundamentales de los trabajadores", algo "impropio de una empresa pública que pretende ser referencia de la marca España". "Ha quedado acreditado que las represalias y traslados forzados obedecían exclusivamente a la reclamación previa por cesión ilegal de trabajadores y que han sido impuestas por Navantia", afirma.

Desde el astillero, por su parte, explican a *El Confidencial* que recurrirán la sentencia. Argumentan que "el acceso a la plantilla" de la sociedad pública "ha de hacerse a través de los procedimientos acordados en el plan de empleo". "Todas las personas de las empresas colaboradoras que trabajan en Navantia dejan de prestar servicio en sus instalaciones a la finalización de sus contratos", sostienen desde la compañía, para argumentar que el servicio para el que estaba contratado el ingeniero que ha ganado la sentencia concluía a finales de año, extremo que para el juez no justifica la actuación de la mercantil pública.



# MARINA MERCANTE

## Noticias Breves



### Repatriación de turistas europeos: el puerto de Tánger-Med muy solicitado

El puerto de Tánger-Med está muy solicitado para la repatriación de los turistas europeos. Cuatro viajes están previstos para los Españoles varados en Marruecos en los venideros días. Muchos movimientos de naves serán registrados en el puerto de Tánger-Med. La repatriación, tan esperada por los Españoles y los residentes atrapados en Marruecos por causa del coronavirus, será asegurada por la compañía Baleària, informa L'Économiste. Dichos cuatro viajes dan curso a una primera repatriación que implicaba unos ciudadanos españoles. Estaba destinada exclusivamente a los enfermos o a una familia a cargo en España.

Para los próximos viajes, los Españoles y los residentes bloqueados con sus vehículos son paritarios, mientras que los demás están destinados a los peatones. La embajada de Francia, por su parte, informa que el 12 de mayo, un primer transbordador de la compañía GNV con destino de Sète, salió de Tánger. Las personas con vehículos matriculados en Europa eran únicamente autorizadas a embarcar en el barco fletado por las autoridades españolas. Los viajeros sin vehículos, todavía varados en Marruecos, no apreciaron su exclusión de dicho viaje.



### El reestreno de la autopista del mar llena el "Bouzas" con más de 1.000 vehículos

Lleno hasta la bandera. La autopista del mar reanudó ayer su servicio en Vigo con los 1.050 coches de los grupos PSA y Renault que embarcaron en Bouzas con destino al puerto francés de Saint Nazaire. Precisamente Bouzas es el nombre del buque Ro-Ro que Suardíaz ha dispuesto para este reinicio de la actividad, que realizará dos frecuencias semanales: lunes y jueves. Más adelante, la naviera volverá a ampliar la autopista con el enlace a Tánger, que por ahora se mantendrá en stand-by a la espera de que despegue la producción de automóviles en Marruecos.

Los 1.050 coches que llenaron el Bouzas -es la capacidad máxima de la bodega de este Ro-Ro construido en Vigo por Hijos de J. Barreras- tenían la consideración de urgentes para abastecer a los concesionarios franceses que, como en España, acaban de volver a abrir sus puertas después de casi dos meses de confinamiento. Además

de modelos PSA, en especial los comerciales ligeros K9 y el nuevo todocamino Peugeot 2008, los estibadores cargaron vehículos de Renault producidos en Palencia (Villamuriel de Cerrato) y Valladolid.

La autopista del mar cesó su actividad tras el parón de PSA el pasado 17 de marzo y la reanuda casi diez días después de que la planta de Balaídos volviese a producir. La factoría, que está trabajando por ahora a un solo turno en las dos líneas -con una producción diaria de cerca de 700 unidades, frente a las 2.300 de principios del mes de marzo-, reincorporará el equipo de noche este lunes y el de tarde, el próximo 1 de junio, por lo que llegará al verano trabajando en tres turnos en las dos líneas, a un ritmo que pese a estar lejos del que había antes del Covid-19, parecía imposible hace apenas un mes con todo el sector parado y los concesionarios cerrados a cal y canto.



### Naviera Armas Trasmediterránea colabora con la Cruz Roja de Gran Canaria

Naviera Armas Trasmediterránea ha cedido a Cruz Roja en Gran Canaria un contenedor para almacenar alimentos. Se trata de un contenedor de 40 pies, de unas 20 toneladas de carga, para que la entidad social pueda ampliar la entrega de productos frescos perecederos a las familias que así lo requieran. De esta forma, Naviera Armas Trasmediterránea se suma a este proyecto propiciando la llegada de alimentos frescos a las familias en situación de mayor vulnerabilidad.

Para Cruz Roja, «esta ayuda es primordial, porque vamos a poder aceptar más donaciones de estas características con total garantía de almacenaje y conservación de estos alimentos, ya que vamos a tener capacidad para ello», aseguran.

Actualmente, Cruz Roja está recibiendo una gran

cantidad de donaciones «que nos llegan del Cabildo de Gran Canaria y de otras Entidades y el poder contar con este contenedor nos ayudará a cubrir más necesidades, por ello, agradecemos la generosidad que, sin lugar a dudas, va a contribuir a que un mayor número de personas en Gran Canaria puedan tener en sus hogares productos frescos tan necesarios para una equilibrada alimentación», finalizan desde Cruz Roja.

Cabe recordar que desde el lanzamiento del Plan Cruz Roja Responde, desde Cruz Roja en Las Palmas se han atendido a 24.818 personas vulnerables ante el Covid-19, «más del doble del objetivo estimado inicialmente, a través de más de 43.724 intervenciones, en los ámbitos de emergencias, salud, inclusión social, educación y empleo», afirman.



### Armas Trasmediterránea llevará a cabo pruebas de COVID-19 a sus tripulantes

Naviera Armas Trasmediterránea llevará a cabo, a partir del próximo 14 de mayo, pruebas rápidas de COVID-19 y se tomará la temperatura a todos los miembros de las tripulaciones de sus buques que se reincorporen a su puesto de trabajo, tras el estado de alarma decretado el pasado marzo por el Gobierno.

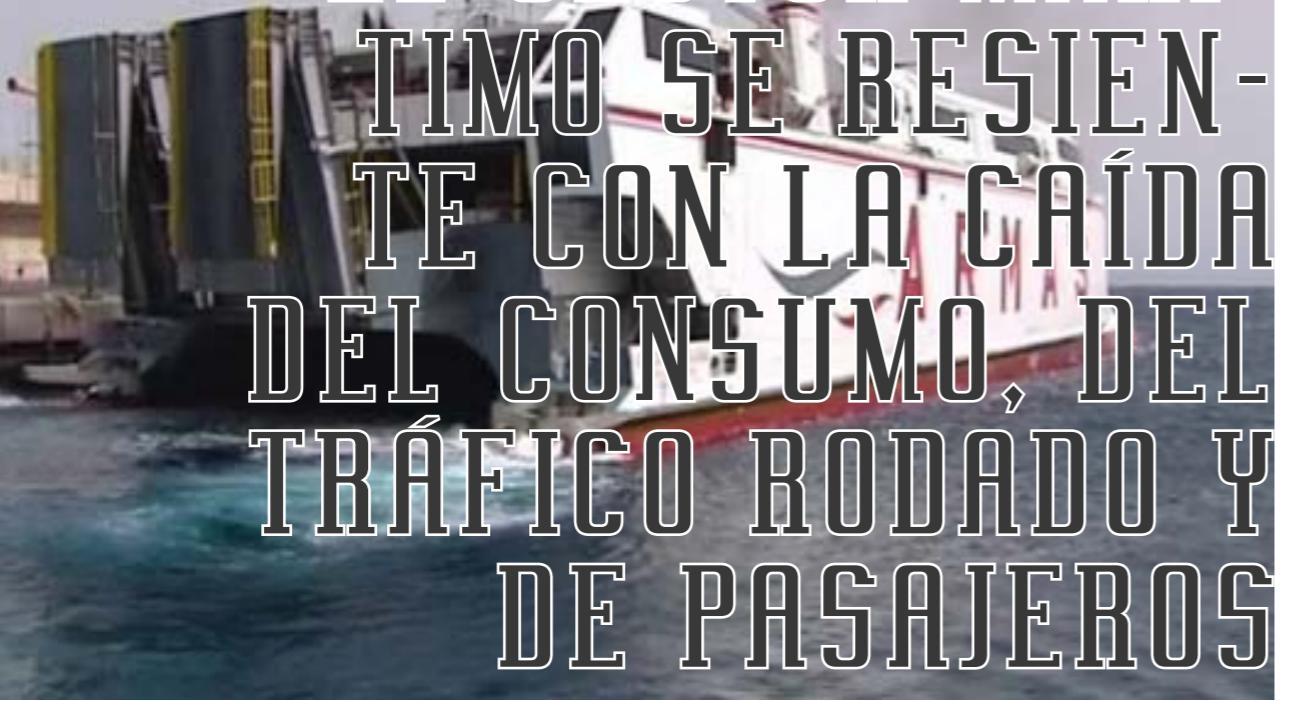
Mediante dichas pruebas se podrá saber en apenas 10 minutos si la persona tiene o no el virus y si ha desarrollado o no anticuerpos del mismo, permitiendo así que se establezcan diferentes protocolos de actuación para cada caso. Si el tripulante diera positivo o asintomático (positivo, pero sin anticuerpos), se le enviará al hospital para que certifique su estado; en caso negativo, se procederá a su incorporación laboral a bordo.

Según Naviera Armas, la fiabilidad de estas pruebas es muy elevada, además de

que aportan un «resultado de inmunidad», es decir, si el resultado de la prueba es positivo pero el tripulante tiene anticuerpos, no sería susceptible de contagiar a otras personas. El oficial a bordo encargado del botiquín, debidamente equipado con guantes, mascarilla y gafas, será el encargado de hacer el test a los tripulantes.

Esta naviera, «trabaja intensamente en la aplicación de los protocolos de seguridad y desinfección en sus instalaciones portuarias y a bordo, tanto para los pasajeros, transportistas, tripulaciones y trabajadores en tierra, con el firme propósito de evitar la propagación del COVID-19», según las medidas dictadas tanto por el Ministerio de Sanidad del Gobierno de España, la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Organización Marítima Internacional (OMI), así como las recomendaciones de la International Chamber of Shipping (ICS).

# EL SECTOR MARÍTIMO SE RESIENTE CON LA CAÍDA DEL CONSUMO, DEL TRÁFICO RODADO Y DE PASAJEROS



La Asociación de Navegadores Españoles dio la voz de alarma afirmando que sin los servicios marítimos regulares, reducidos durante el estado de alarma, Canarias podía quedar desabastecida.

La empresa Boluda, una de las principales operadoras en el sector, contestó rápidamente que el desabastecimiento no se iba a producir en ningún caso. Lo que revela la polémica es que los buques de contenedores siguen llegando con normalidad pero la llegada de pasajeros, y sobre todo el tráfico rodado, han caído en picado.

## Expedientes en el sector

La crisis también está afectando al sector naval y portuario y las principales navieras han llevado a cabo expedientes temporales de regulación de empleo. Armas Transmediterránea, que mantiene tres conexiones se-

manales entre las Islas y Cádiz, ha llevado a ERTE a 114 trabajadores mientras que el de Balearia afecta al treinta por ciento de los empleados del grupo, que suponen 544 personas.

## Menor demanda interna

El tráfico marítimo ha disminuido por la merma de la demanda interna. La ausencia de, aproximadamente, medio millón de turistas al día en Canarias, afecta a toda la economía.

Aunque no hay datos oficiales, una fuente del sector calcula que el descenso de facturación en la Autoridad portuaria de Las Palmas debe rondar el cuarenta por ciento en abril.

Los últimos datos disponibles son los de marzo, en el que el tráfico de pasajeros bajó en dos tercios y el de vehículos

en un 42 por ciento.

En la provincia de Santa Cruz Tenerife, los datos son muy parecidos. El tráfico total bajó en un siete por ciento pero el de contenedores aumentó, aunque el dato sea un espejismo porque en las primeras semanas del confinamiento se disparó la demanda, que después se ha relajado.

## Ayudas al sector

Ante esta situación, Puertos del Estado impuso un sistema de ayudas y moratorias de pagos que el sector consideró que eran escasas y que se están en negociación para alargarlas o mejorarlas e incluir al sector pesquero. La Comisión Europea está estudiando esas medidas.

Las organizaciones empresariales del sector portuario de Las Palmas pidieron una moratoria o

exención de pago de todas las tasas portuarias que pudieran originarse por causas de fuerza mayor, por el hecho de tener que mantener los buques atracados. También solicitaron una reducción del IBI, flexibilidad por las concesiones administrativas y que no se aplicaran las penalizaciones.

La Federación Canaria de Empresas Portuarias pretende que se mantenga el equilibrio económico de concesiones como el Centro comercial el Muelle, Poema del Mar o el Muelle Deportivo. Hablaban de "paliar las graves y negativas consecuencias económicas para los usuarios del puerto, así como de abastecimiento para la población debido a la grave reducción de tráficos" y pedían que su usaran los superávits de ejercicios anteriores.

De momento se ha extendido hasta el 30 de mayo la vigencia de las medidas tributarias que tenían como límite el día de abril.

Puertos Canarios también aplica una moratoria pero el sector exige ya una condonación de pagos y un plan de ayuda a empresas y autónomos del sector portuario.

De las 62 rutas marítimas habituales entre islas solo operan 26 y sin apenas pasajeros. Se estableció una compensación económica por cada trayecto.

## Reparaciones navales

Se han cancelado las escalas de cruceros y se ha reducido la actividad logística. Las navieras, los puertos, las consignatarias y la estiba se resiente. Tan sólo resisten el suministro de combustible y las reparaciones navales.

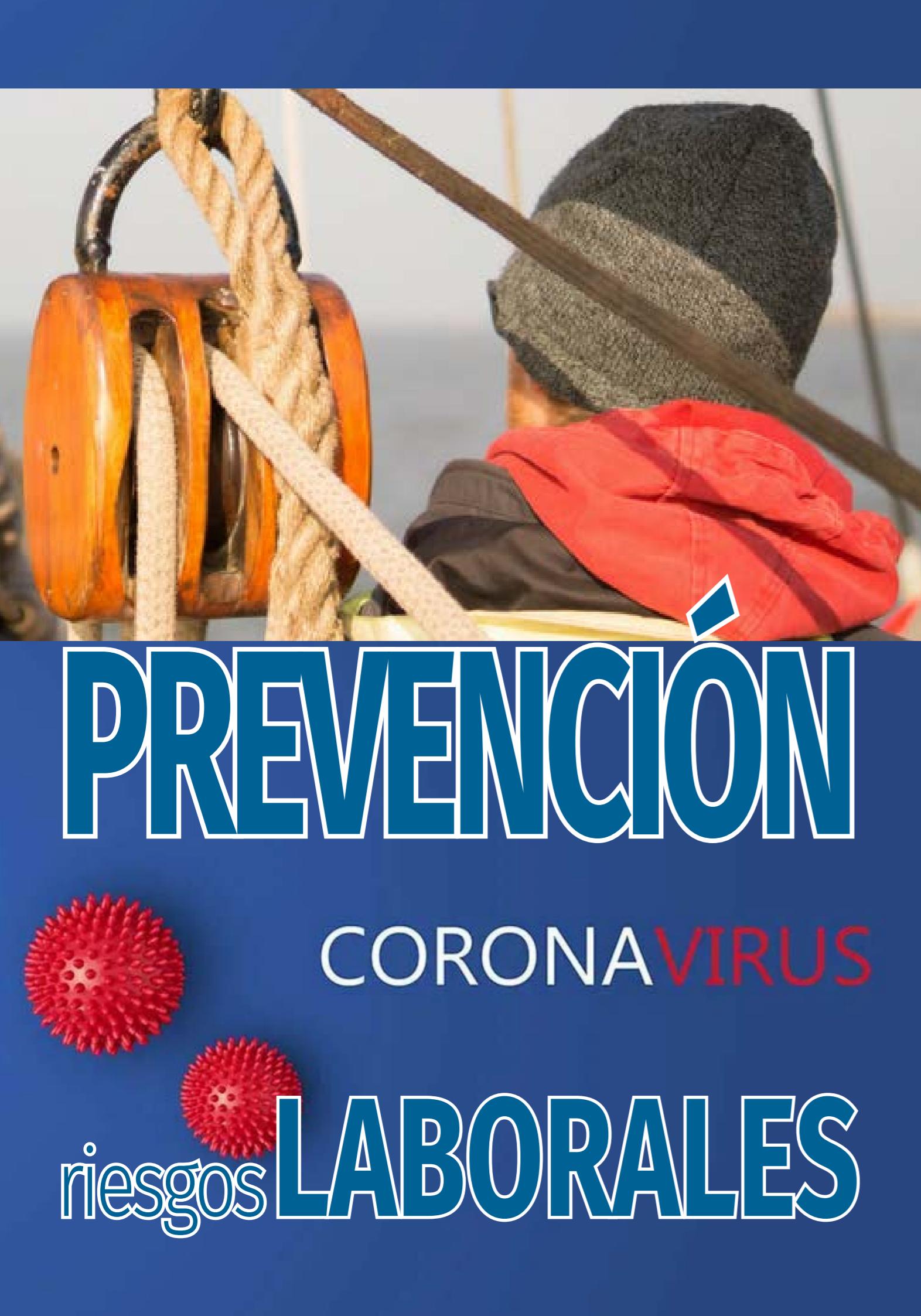
El tráfico de mercancías entre islas se mantiene a través de las rutas de obligado servicio público. La conexión entre Huelva y Canarias volverá a operar con normalidad y sigue el movimiento en los astilleros. El Grupo Hidramar Shipyards recibió la semana pasada en sus instalaciones de Gran Canaria el próximo proyecto en el que participará, una embarcación semi-sumergible propiedad de Saipem. Las instalaciones del puerto de Granadilla, en el sur de Tenerife, también han recibido el visto de bueno desde el punto de vista ambiental para comenzar con las reparaciones navales.

# Accidente LABORAL

>>Muere un operario al ser aplastado por una carretilla elevadora en el puerto de Bilbao <<

Un trabajador, de 38 años, ha fallecido esta tarde, sobre las 16.00 horas de este miércoles, en un accidente laboral ocurrido en el puerto de Bilbao. La víctima, empleado de la empresa Vulcanizados Retuerto que prestaba servicio a una empresa que opera en el Puerto, habría muerto al ser aplastado por una pieza mientras reparaba una carretilla elevadora, según han confirmado las autoridades portuarias.

El trágico suceso se produjo al fallar el gato hidráulico de la carretilla, lo que provocó que la víctima fuera alcanzado por ella en su caída. Pese a que los servicios de emergencia del puerto acudieron de inmediato al lugar del accidente, no pudieron hacer nada por salvarle la vida. En un principio, se dijo que el operario había fallecido como consecuencia de la explosión de una rueda de un camión, circunstancia que finalmente ha quedado desmentida por las propias autoridades portuarias.



# PREVENCIÓN

## CORONAVIRUS

## riesgos LABORALES

el riesgo de infección.

Igualmente se propusieron medidas y precauciones sencillas a tomar si la asistencia a bordo de un buque es inevitable. Esto incluye reducir al mínimo el número de personas que asisten, el uso de pasillos exteriores en lugar de acceder a través del alojamiento de la tripulación, el lavado frecuente de manos y el mantenimiento del distanciamiento social.

Cabe destacar que las directrices fueron propuestas por una amplia sección de asociaciones industriales mundiales reconocidas como entidades consultivas por la OMI. Entre ella se encuentran la ICS, IAPH, BIMCO, IACS, IFSMA, IMPA, INTERTANKO, P&I Clubs, CLIA, INTERCARGO, InterManager, IPTA, FONASBA WSC y junto con aportaciones del Consejo Internacional de Empleadores Marítimos (IMEC) y de la Asociación Internacional de Armadores de Buques de Apoyo (ISOA).

A fin de apoyar la adopción de decisiones y la evaluación de riesgos, la OMI también ha distribuido medidas prácticas para hacer frente a los riesgos del Covid-19 para todo el personal que participa en la interfaz buque-tierra. Reconociendo que existen diferencias en los requisitos nacionales, las directrices proponen un sistema sencillo para evaluar los riesgos y comunicar las medidas de control que se aplicarán, de mutuo acuerdo, para reducir

>>La OMI publica orientaciones para el personal marítimo sobre el uso seguro y eficaz de equipos de protección <<





sobre higiene y limpieza de equipos, equipos de protección individual (EPI), distanciamiento social, acceso externo de proveedores, disposiciones sobre permisos y teletrabajo temporal, comunicaciones y capacitación.

“Las medidas que recoge este protocolo deben considerarse las medidas mínimas que los empleadores deben aplicar para proteger a portuarios y demás trabajadores y trabajadoras de los terminales portuarios. Debería crearse un Comité Covid-19, con representación sindical, para revisar de manera continua la introducción de medidas preventivas para la fuerza laboral y monitorear todos los protocolos. Cualquier

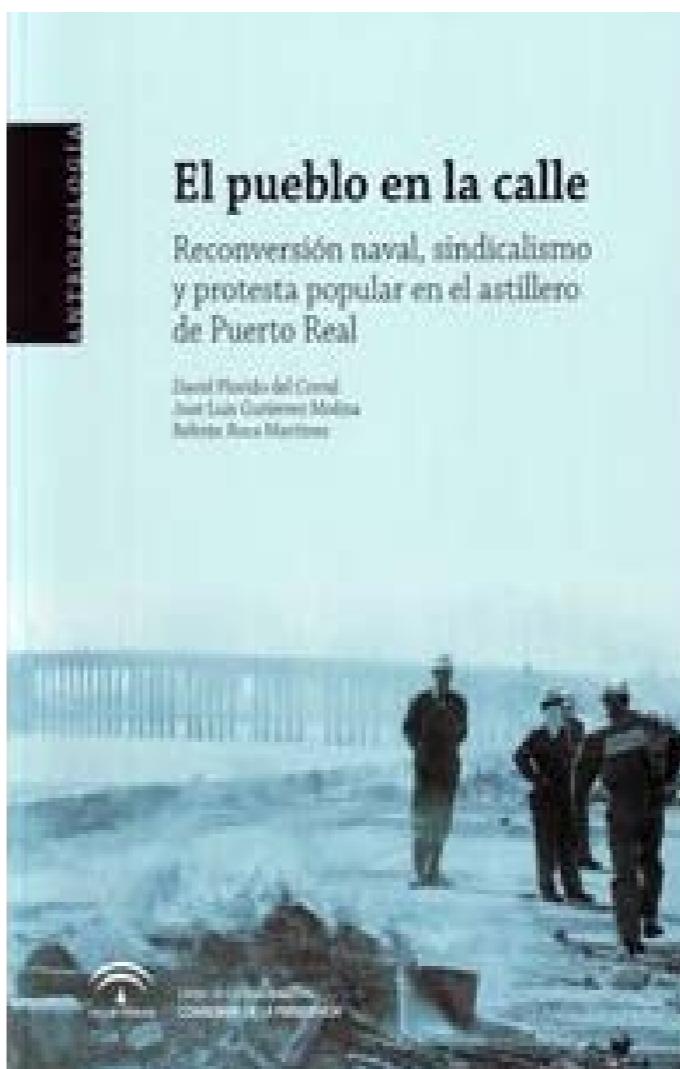
cambio deberá implementarse a través de los convenios colectivos de trabajo y de las estructuras de relaciones laborales apropiadas”, explicó la ITF en un comunicado.

Asimismo, recalcaron que la “responsabilidad individual” no puede utilizarse como pretexto para sustituir la responsabilidad de la empresa. “Los empleadores deben reconocer que los trabajadores y las trabajadoras tienen derecho a un lugar de trabajo seguro y saludable y que el derecho a rechazar el trabajo inseguro sigue siendo primordial”, agregaron.

# El pueblo en la calle

**Reconversión naval, sindicalismo y protesta popular en el astillero de Puerto Real**

David Florido del Corral, José Luis Gutiérrez Molina, Beltrán Roca Martínez.



# Libro del mes

Asistimos al proceso de aplicación de la reconversión naval en el astillero de Puerto Real, en la Bahía de Cádiz, centrándose en el episodio de resistencia obrera que tuvo lugar en 1987. Así, a través de los documentos analizados y de las narraciones biográficas de los personajes involucrados en ese proceso, asistimos como espectadores al agitado mundo de la arena sindical de aquellos años.

La reconversión del sector de la construcción naval en España durante los años ochenta ha sido posiblemente una de las manifestaciones más dramáticas del fin de una época y el inicio de otra. Se inscribe en el contexto de un reajuste del orden económico mundial al que, en el caso español, hay que añadir dos procesos: de un lado los cambios políticos, económicos y sociales que se dieron tras la muerte del dictador Francisco Franco y, de otro, las negociaciones que terminaron con la entrada de España en la Unión Europea.

No se trata únicamente del desmantelamiento planificado de un sector económico; como fenómeno social, la reconversión naval supuso la desaparición de un modelo de organización del trabajo que afectaba a la trayectoria y a la experiencia vital de los trabajadores y sus familias, en un sistema que podemos calificar de ‘gremialista’, de carácter asistencial, en el que los trabajadores y sus familias, aunque parcialmente, podían acceder, además del trabajo, a la vivienda, a la formación, e incluso a algunos servicios básicos.

**Fundación Centro de Estudios Andaluces, Sevilla 2009**  
200 págs. Rústica il. 23x17 cmç  
ISBN 978-84-613-5025-4

# Pan y circo en la retaguardia de la cuarentena



**E**l confinamiento en plena cuarentena parece haber sido un elemento social democratizador, supuestamente toda hija de vecina lo hemos sufrido, y hemos estado bajo las mismas condiciones de encierro. Sin embargo, sería bastante irresponsable e irreal pensar que la cuarentena ha sido una situación vivida de la misma manera por todas las personas, un mal menor del que haber sacado una experiencia memorable o un elemento de cohesión social. Sí es verdad que se pueden encontrar puntos comunes en la sociedad de tendencias que se han desarrollado durante la cuarentena, y que muestran mucho de nosotras mismas como comunidad social fragmentada y profundamente individualizada. En líneas generales estamos viviendo este confinamiento desde un imaginario colectivo cultural de clase media, es decir, desde la despreocupación

sobre las condiciones de vulnerabilidad de grandes grupos sociales de la población.

## **El confinamiento como un guión de cine distópico personalizado**

Mucho se ha escrito sobre los sinsabores y limitaciones culturales que hemos sufrido en el confinamiento, pero muy poco sobre las implicaciones políticas y sobre nuestra autonomía colectiva. Las redes digitales se han impuesto como una obligación para socializar, los vídeos en Youtube o los directos en Instagram se han implantado como la única ventana cultural al exterior y a la verdad, conformando un mundo de apariencia. Todas veíamos al principio extenderse esta pandemia como si de un guión de película hollywoodiense se tratase, y es que ya son bastantes años tragándonos distopías apocalípticas en el cine, que cuando entramos

en contacto con la realidad de esta emergencia sanitaria global nos sentíamos viviendo un guión cinematográfico. Todo nos hace pensar que hemos continuado viviendo en esa especie de burbuja, como si fuésemos espectadores de nuestra propia película individualizada, y como sentenció hace siglos William Shakespeare: el mundo entero es un teatro.

Se nos repiten constantemente mantras sociales en términos infantilizados, nos hablan de una población unida en la desgracia, y que sin embargo vive asomada a los balcones para aplaudir religiosamente cada día a media tarde una sanidad que nunca nos preocupó, o para denunciar a vecinas sin aplicar ni una pizca de empatía. La desmesurada oferta gratuita de arte y cultura para no aburrirnos, los innumerables tutoriales de ejercicio vigoríxico, la eco-cocina con

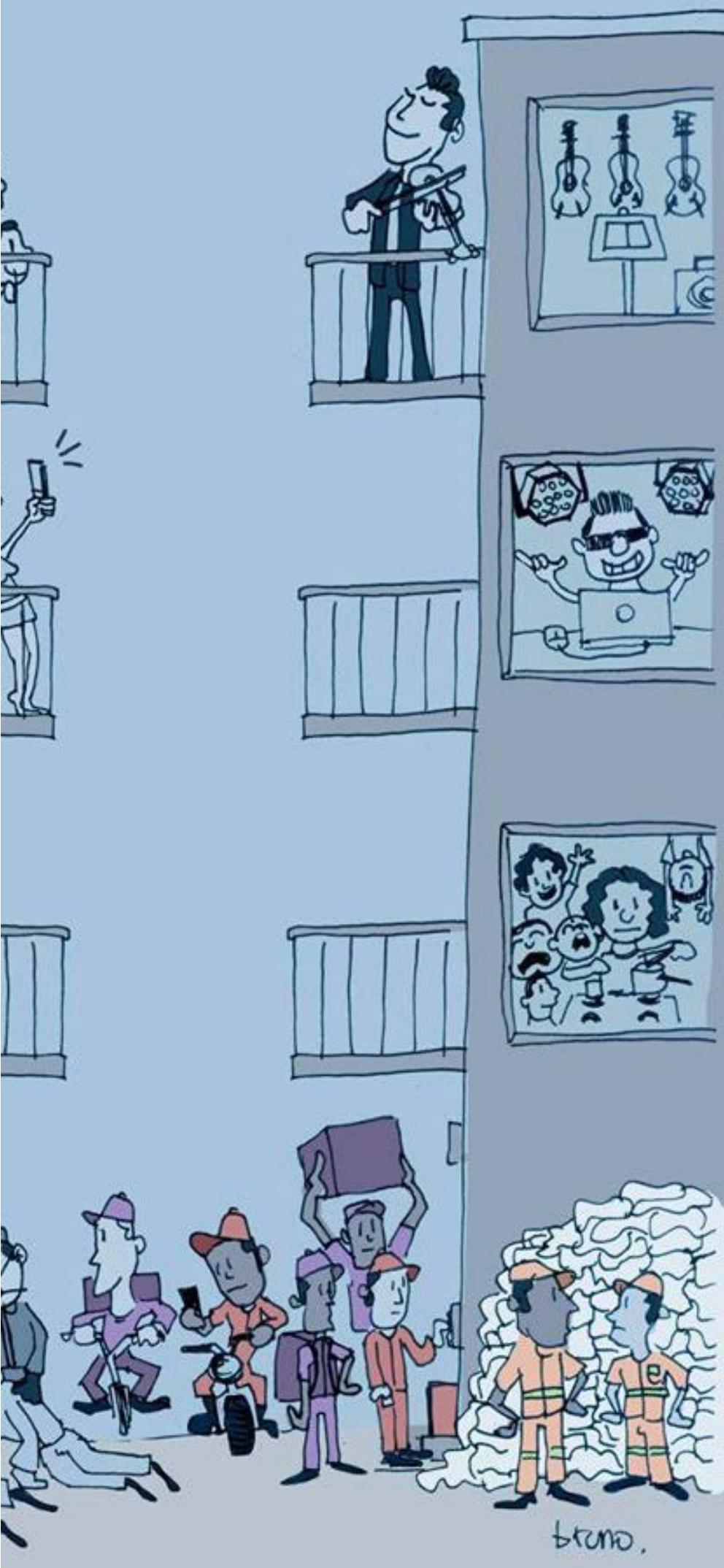
eco-productos muy eco-saludables pero muy poco eco-accesibles; son algunos de los aspectos culturales protagonistas de nuestras cuarentenas. Lamentamos que cerrasen las terrazas de los bares, lamentamos la cancelación de conciertos y de teatro, parecía que no podríamos sobrevivir sin fútbol, y la realidad es que sí se puede. Somos la sociedad del espectáculo que caminamos topándonos con nuestras contradicciones sin haberlas siquiera pensado ni mirado de cerca como para razonar por qué podemos permitirnos ser imperfectas. Los mensajes extremadamente positivos y de libro de autoayuda como 'saldremos de esta', 'hay que estar unidos', 'quédate en casa'... nos alejan de las experiencias sociales diversas, cuando la realidad es que debemos comenzar a luchar desde la retaguardia del confinamiento.

## **Idealización del aislamiento humano y uberización de nuestras vidas**

Pensamos, a veces, y solo de pasada que hay quien no tiene balcón, quien no tiene ni siquiera paredes, ni techo para quedarse en casa. O quien vive en una infravivienda, en condiciones de hacinamiento. Disfrutar de la cultura también depende de unas condiciones materiales dignas. Hace no demasiadas semanas la artista Rosalía afirmaba que el aislamiento potencia enormemente la creatividad, en un efectivo intento social de idealizar el aislamiento humano, sin tener en cuenta que no estamos confinadas por elección propia, no hemos elegido quedarnos en nuestras casas.

LA HUMANIDAD SE HA CONVIRTIDO AHORA EN ESPECTÁCULO DE SÍ MISMA. SU AUTORILIENACIÓN HA ALCANZADO UN GRADO QUE LE PERMITE VIVIR SU PROPIA DESTRUCCIÓN COMO UN GOCE ESTÉTICO DE PRIMER ORDEN" - WALTER BENJAMÍN, LA OBRA DE ARTE EN LA ÉPOCA DE SU REPRODUCIBILIDAD TÉCNICA, 1936





dremos con un contrato de empleo de aplicaciones digitales, en lugar de un contrato laboral formal al cual ponerle contenciones gracias a los derechos laborales conquistados. El estudio online se está imponiendo igualmente desde la misma conceptualización productiva, decenas de miles de estudiantes están realizando una cantidad ingente de tareas académicas digitales, sin que la estructura educativa se plantea los factores sociales y familiares impositivos que puedan estar viviendo en sus hogares.

### **La necesidad de una reescritura desde abajo y a la izquierda**

La narrativa de esta pandemia, del confinamiento y de las medidas de emergencia social, se está escribiendo desde ese capitalismo cultural global y decadente que ha conseguido hacer de nosotras mismas un producto de autoconsumo. Es necesario hacer escapadas del mundo de la idealización de la cuarentena, poner encima de la mesa de debate las cuestiones sociales cotidianas, reconocer nuestras carencias y puntos fuertes, y dar rienda suelta a las acciones solidarias, no para seguir mirándonos el ombligo, sino para reescribir un relato del presente desde abajo y a la izquierda.