

NOTICIAS MARÍTIMAS

Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora



Actualidad

Twitter

CGT cgt mar y puertos @CgtMar

Confiamos que llegue un tiempo en donde ser valiente y honrada no salga tan caro, que ser cobarde no valga la pena. Pero habrá que hacerlo posible entre todas. Mientras tanto, solidaridad, apoyo mutuo y lucha. No nos podemos permitir perder. Salud

9:52 a. m. · 1 nov. 2019 · Twitter for Android

7 Retweets 7 Me gusta

CGT cgt mar y puertos @CgtMar

Nuestra enhorabuena a los compañeros de @cgtsocorrismo . Su lucha mejora sus condiciones y mejora el servicio que prestan. Su compromiso y responsabilidad ante la incompetencia voraz de quienes hacen negocio con nuestras vidas. Salud

CGT Salvamento y Socorrismo @cgtsocorrismo · 31 oct.

Se empieza a materializar el trabajo de muchos años de lucha para mejorar los puestos de vigilancia. Enhorabuena! Esperemos que los demás ayuntamientos costeros se tomen en serio la seguridad de los bañistas y la seguridad de sus socorristas y adopten estos puestos de vigilancia. [twitter.com/socorristasbcn...](https://twitter.com/socorristasbcn)

9:26 a. m. · 1 nov. 2019 · Twitter for Android

12 Retweets 10 Me gusta

Salvamentomarítimo @CGTSalvamento

Remolcadores, Guardamares con tripulaciones mínimas de seguridad, Salvamares con 1 solo tripulante en cubierta. Desde 2012 la flota marítima declarada a extinguir y sin 1 solo contrato fijo que renueve flota. Ninguno de la dirección @salvamentogob @fomentogob

11:56 a. m. · 30 oct. 2019 · Twitter for Android

10 Retweets 12 Me gusta

PINCHA EN CADA "TWEET" PARA IR A SU ENLACE

con- tenido



05. LAS MUJERES SE ABREN LAS PUERTAS
26 de Septiembre Día Marítimo Mundial.

08. SALVAMENTO MARÍTIMO
La importancia del voto en las elecciones sindicales.

10. SALVAMENTO MARÍTIMO HUMANITARIO
Aita María parte hacia Lesbos.



12. ESTIBADORES
Estibadores y Patronal aceptan la mediación para facilitar la resolución del V acuerdo marco.

14. MARINA MERCANTE
Almería-Sète, las navieras y el sector exportador deben concretar aún algunos flecos sobre las condiciones del servicio

16. MARINA MERCANTE
Noticias breves de Marina Mercante



18. ACCIDENTES LABORALES
Los accidentes laborales que hemos sufrido en el sector.

20. PREVENCIÓN RIESGOS LABORALES
Seguridad laboral en el sector marítimo

22. LIBRO DEL MES
El peso de las estrellas

23. TODO POR HACER
La cárcel, una mina de oro



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



Nueva imagen, mismo rumbo

Os presentamos el nuevo boletín. **Noticias Marítimas** ha sido totalmente renovado, pero manteniendo ese espíritu de lucha imprescindible, que tanto ha dado al movimiento obrero.

Desde el **sindicato Federal de Mar y Puertos de CGT**, queremos ofrecer una herramienta de difusión mensual realizada por los y las trabajadoras del sector, una herramienta donde se hace imprescindible la participación de todos y todas para hacerla más nuestra, que sirva para amplificar nuestras inquietudes y luchas, que surgen diariamente en nuestros centros de trabajo.

Leerlo y difundirlo: necesario, llegar al máximo número de personas, impregnarles de las ideas anarcosindicalistas para construir un mundo mucho más humano y solidario.

cgt-comunicaciones@marypuertos.org





26S El Día Marítimo Mundial

LAS MUJERES SE ABREN LAS PUERTAS

LAS PROFESIONALES COINCIDEN EN QUE TIENEN QUE TRABAJAR EL DOBLE QUE LOS HOMBRES PORQUE “NOS MIRAN CON LUPA”

“Las mujeres traen mala suerte en los barcos”. Con esta frase eran recibidas muchas mujeres cuando se embarcaban profesionalmente en un buque por primera vez. Las que más sufrieron este comentario fueron las que abrieron las puertas de la Marina Mercante, las pioneras, conocidas como “heroínas” entre las generaciones que se ven “favorecidas” por los grandes pasos que consiguieron dar estas primeras mujeres en un camino nada fácil de recorrer pero por el que cada vez pasan más mujeres dispuestas a hacerse valer y a mostrar sus habilidades en un sector en el que tradicionalmente no tenían presencia.

La ETS de Náutica y Máquinas de A Coruña reunió ayer a un grupo de profesionales para conmemorar el Día Marítimo Mundial que este año lucía el lema Empoderando a la mujer en la comunidad marítima. El salón de actos del centro concentró a una quincena de mujeres que compartieron su experiencia en buques de la marina y en otros ámbitos como el Servicio de Aduanas o en el artístico, usando esa plataforma para mandar un mensaje de concienciación: el mar se llena de plástico

Día Marítimo Mundial

ESTE EVENTO REUNIÓ EN LA CIUDAD CORUÑESA A UNA QUINCENA DE PROFESIONALES DE ESTE SECTOR PARA COMPARTIR EXPERIENCIAS.

La ETS de Náutica y Máquinas de A Coruña conmemora el Día Marítimo Mundial, este año con el lema "Empoderando a la mujer en la comunidad marítima".

La vida laboral de estas profesionales que compartieron sus vivencias tiene más de un punto común, pero el más llamativo es la infravaloración de sus capacidades. "Nosotras nos esforzábamos el doble que los hombres. Nos miraban con lupa, sobre todo los armadores", afirmó Bárbara Romaní, que es capitana de la Marina Mercante y una de las primeras mujeres en embarcar. "Tengo compañeras a las que han ninguneado por ser mujeres", comentó Carla Llanes, oficial de máquinas de la Marina Mercante y graduada en ingeniería marina. "Nunca entendí por qué me preguntan qué me llevó a estudiar máquinas.

¿Por qué no debería hacerlo?", cuestionó Lidia Pena, oficial de máquinas. A pesar de esos momentos "duros" tienen claro lo que deben hacer. "Tenemos que hacernos valer y respetar. Poco a poco lo iremos consiguiendo y normalizando", apuntó Nuria Vázquez, jefe de Distrito Marítimo.

Las alternativas que siguieron cada una son diferentes, pero todas concuerdan en que tanto la titulación de náutica como la de máquinas tienen "muy buenas salidas". Algunas como Laura Rebollo, jefa de las Áreas de Operaciones Aeronavales y de CECOP, o Nuria Vázquez optaron por opositar para trabajar en la Administración pública, algo que ellas denominaron "la vía fácil". "Cuando terminé los estudios barajé esta opción porque consideré que para tener una proyección rápida dentro del mundo laboral y para conciliar la vida familiar me parecía que quizás iba a ser más fácil si optaba al sistema público", señaló Laura Rebollo.

■ ■
>> En otros países es raro ver a una mujer capitana, no están acostumbrados a hacerlo, por eso nos piden fotos <<
■ ■



LA ETS DE NÁUTICA Y MÁQUINAS DE A CORUÑA CELEBRÓ AYER, CON MOTIVO DEL ENSALZAMIENTO DE LA MUJER EN EL MAR, UNAS JORNADAS BAJO EL TÍTULO '40 AÑOS DE PRESENCIA FEMENINA EN LA MARINA MERCANTE ESPAÑOLA'.

Recorrer mundo es una consecuencia de trabajar en barcos que se mueven por muchos mares. Visitar otros países, empaparse de culturas también va acompañado con asombrar a sus compañeros extrajeros al ver a una mujer a los mandos de un mercante. “En otros países es raro ver a una mujer capitana, no están acostumbrados a hacerlo, por eso nos piden fotos. Llegamos a China y dicen ‘oh una mujer capitán, foto’. Hay muchas anécdotas”, indicó Antía Rodríguez, capitán en LPG Celanova.

Un sentir bastante compartido entre las participantes en el encuentro organizado por la ETS de Náutica y Máquinas de A Coruña es el de que aún queda mucho por cambiar, ya que aún “hay gente muy retrógrada”. A pesar de los complicados inicios, de tener que demostrar “más que los hombres” y de las dificultades que se toparon en su andadura todas coinciden en que es “un modo de vida”. Y juntas pueden hacer grandes cambios.



La presencia de las mujeres aumenta con los años en un sector dominado por hombres



Un sindicato combativo, honesto y solidario

¡Organízate con nosotros!
Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora





Salvamento MARITIMO

ELECCIONES SINDI-
CALES..., LA IMPORTAN-
CIA DE VUESTRO VOTO,
LA POSIBILIDAD DE
DECIDIR SOBRE VUES-
TRO FUTURO

Hoy tenéis de nuevo ante vosotros unas elecciones sindicales, para algunos es algo de sobras conocido, para otras personas será la primera vez. En mi caso yo también os escribo en una situación novedosa, son las primeras elecciones donde yo no participo, en las cuales ya no soy tripulante de la flota, donde presté servicio 26 años.

Pero aun así me siento preocupado por las mismas, puesto que tengo claro la importancia de su resultado para el devenir de este servicio público.

Y también deciros que aún desde mi nueva situación (estoy jubilado para quien no lo sepa) mantengo mi implicación en apoyar un Salvamento Marítimo público y profesional, y por supuesto en la defensa de las condiciones de trabajo de quienes lo hacéis posible, todos vosotros. Y lo hago, porque las razones que nos impulsaron en su momento a luchar para cambiar la situación del colectivo siguen intactas, y me siento con la convicción de seguir devolviendo una parte de lo recibido, de la solidaridad, de la generosidad de muchas personas de vuestro/nuestro colectivo.

Evidentemente mi participación es desde el respeto a lo que vosotros decidáis, no es mi

papel actual ni me corresponde formar parte de lo que vosotros acordéis sobre vuestro futuro, pero sí que sigo ofreciendo sin condiciones mi apoyo y sin duda es bueno recordar el generoso compromiso de toda la CGT en vuestro proyecto.

Hoy podéis votar, y las razones para hacerlo por CGT siguen teniendo plena vigencia. Hoy vosotros decidís quienes os van a representar frente a la empresa, frente a la administración, y que lo hagan con independencia de quien gobierne, sin injerencias de nada ni de nadie. Aunque os intenten vender otra cosa, aquí no elegimos un gobierno. Quienes os hagan promesas sobre lo “que conseguiremos”, os engañan, los compañeros de CGT nunca lo han hecho, si existe y es demostrable, su compromiso en “trabajar” duro y sin concesiones, y con el único propósito de servir al interés general de las trabajadoras y trabajadores de la Flota. Nada más y nada menos.

Sobre todo para los más nuevos, recordar que de este modo, con seriedad y honestidad son muchas las cosas conseguidas, los objetivos cumplidos, los trances salvados. Y también deciros que a mí no me cabe la menor duda que la realidad del actual servicio público de Salvamento Marítimo, y especialmente de la Flota, hubiera sido muy distinto, y desde luego nada halagüeño, sin unos comités donde CGT ha tenido la mayoría absoluta.

Y el trabajo no está terminado, ni mucho menos, y vuestra mejor herramienta para seguir construyendo futuro para todos, fijos e interinos, todos por igual, es aseguraros una representación fuerte, potente, honrada y entre-

gada a su tarea, y que tenga el apoyo máximo del colectivo.

Mañana votando a CGT, y también participando activamente del proyecto tenéis la opción de ser parte de vuestro futuro, o por el contrario convertirnos en simples espectadores, y dejar que otros decidan por ti. La consolidación del Salvamento Marítimo como servicio público, la regularización de las condiciones de trabajo de todos, la dignificación de vuestra profesión, están en juego. No es difícil la elección o no debería serlo, el trabajo realizado habla por sí mismo.

■ ■
>> **Votando a CGT y participando activamente del proyecto tenéis la opción de ser parte de vuestro futuro**<<
■ ■

Cuando llegan las elecciones, a los compañeros de CGT siempre nos cuesta pedir el voto, vamos con el convencimiento del servicio prestado, no parece necesario explicarlo, pero lo es, y lo es porque en estas elecciones el colectivo se juega mucho, mucho más de lo que pueda parecer, y no tengáis duda, vamos todos en el mismo barco.

Os deseo Salud y Acierto

Enric Tarrida

Secretario General CGT MAR

Aita Mari

CABORIA PRATET UTE MO BEATE ERO
VOLUM LAM AS ET REPUDITA DOLUM,
EST ELENIAS ESTO MINTATUREROBUS
EVENT REPEL EXPE NOBIS EOS SITIS MO



Cuando más remota parecía la posibilidad, a un mes de unas elecciones generales en las que cualquier paso en falso se paga caro, el atunero vasco reconvertido en buque humanitario ha conseguido por fin el despacho que le permite zarpar al Mediterráneo. La tripulación del Aita Maricasi daba por hecho que no iba a ser posible durante este mes, pero finalmente zarpará el miércoles.

Lo hará a una hora todavía por determinar que fijará el capitán según el parte meteorológico, y con destino a Sicilia, donde instalará su puerto base. Una vez haya repostado el combustible necesario para proseguir la travesía, echará amarrias en la isla griega de Lesbos, donde el Aita Mari repartirá siete toneladas de ropa, mantas y material higiénico.

El despacho no podía haber llegado en un momento más oportuno. Las noticias desde el mar Egeo no son nada halagüeñas. Los campos de refugiados de las islas, saturados y fuera de control, han centrado la atención estos días, sobre todo a raíz del incendio declarado en el campo de Moria en el que murieron varias personas, lo que ha exigido a Grecia acelerar su plan de evacuación.

Las autoridades trasladaron el lunes a unos 500 migrantes, pero los problemas no cesan. El inicio de los bombardeos de Turquía

a la población kurda de Siria no hace sino temer una nueva marea humana huyendo del horror. El presidente Erdogan ha elevado la tensión en la zona apenas dos días después de que su homólogo estadounidense, Donald Trump, haya retirado sus tropas. Erdogan no pudo ser ayer más explícito, al amenazar a Europa con abrir el paso “a 3,6 millones de refugiados” si critica su ataque a Siria. Al menos 14 civiles murieron a ambos lados de la frontera por el intercambio de fuego entre el Ejército turco y las milicias.

En este contexto parte el barco con sede en Pasaia, que se desplazará hasta la cercana isla junto a Turquía. La notificación de la dirección general de la Marina Mercante llegó “por fin” el miércoles a las 11.30 horas. El Gobierno Vasco, que apadrina este proyecto con un importante respaldo económico, fue informado de inmediato. Desde el Ejecutivo felicitaron y animaron a la tripulación “para continuar hacia adelante” con su misión humanitaria.

En la resolución de despacho se indica que el buque tiene autorización para poner rumbo a Licata, la ciudad ubicada en la costa sur de Sicilia donde inicialmente fondearán. La travesía debe realizarse ininterrumpidamente, sin escalas, y sus tripulantes no pueden desempeñar “ninguna acción activa de rescate”. De hacer caso omiso, pueden enfrentarse a elevadas sanciones económicas, según recoge el documento. “Sí podría realizarse un rescate puntual de una embarcación que podamos encontrar a nuestro paso, pero no se nos autoriza a desempeñar ninguna acción activa en ese sentido”, precisa Iñigo Mijangos, presidente de la ONG Salvamento Marítimo Humanitario (SMH), que hace posible este proyecto.



Iñigo Mijangos, presidente de la organización Salvamento Marítimo Humanitario, posa frente al antiguo atunero



■ >> En cada momento veremos cuál es la mayor urgencia; ahora mismo está en Lesbos << ■

V acuerdo marco

ESTIBA



**ESTIBADORES Y PATRONAL
ACEPTAN LA MEDIACIÓN
PARA FACILITAR LA RESOLUCIÓN DEL V ACUERDO
MARCO**

El pleno de la comisión negociadora para el V Acuerdo Marco de la estiba, formado por los trabajadores, que liderada el sindicato Coordinadora y la patronal Anesco que se reunieron ayer en Madrid, aprobaron de forma unánime aceptar a dos técnicos propuestos por el Gobierno, Francisco González de Lena y Julio Costas, como copresidentes de convenio, “para que estudien alternativas legales que faciliten y hagan factible un acuerdo, que garantice la estabilidad en el empleo y la ocupación efectiva de los estibadores portuarios”.

Recordar que, como ya

ha explicado este medio en alguna ocasión, entre las partes han surgido dudas respecto de la viabilidad legal de los acuerdos negociados, lo que había propiciado una paralización en el propio proceso negociador. Por esta razón, “que sean técnicos independientes y expertos los que entren a formar parte del mismo parece una solución dinamizadora que logrará obtener consensos sobre los que no existan interrogantes, en cuanto a su validez legal”.

La asociación empresarial se muestra convencida «del elevado valor que pueden tener las aportaciones de dos personas independientes de alta



Reunión Estibadores, patronal y gobierno para la resolución del V acuerdo marco

cualificación técnica y experiencia en el área del Derecho de la Competencia y del Derecho del Trabajo, dentro del complejo proceso negociador que se desarrolla». Anesco entiende que con esta medida se puede facilitar el necesario proceso de adaptación del convenio colectivo estatal al nuevo marco jurídico del sector.

El próximo 30 de octubre habrá una nueva reunión de la comisión negociadora, antes tendrán lugar encuentros técnicos, con el objetivo claro que diseñar medidas que se concreten en el V Acuerdo Marco, fundamental para negociar, en un segundo momento, los acuerdos en los distintos puertos y

lograr así cumplir con los plazos establecidos en el RDL”.

Dos expertos en derecho laboral

Francisco González de Lena es licenciado en derecho y pertenece al cuerpo de inspectores de Trabajo y Seguridad Social. Ha sido subdirector general para la negociación colectiva y condiciones de trabajo, director general de Trabajo y secretario general técnico del ministerio; director del gabinete del presidente del Consejo Económico y Social de España y actualmente es el secretario general de la Asociación Internacional de Consejos Económicos

y Sociales e Instituciones Similares (Aicesis).

Julio Costas es catedrático de derecho mercantil por la Universidad de Vigo. Ha sido vocal del Tribunal de Defensa de la Competencia y consejero de la Comisión Nacional de la Competencia, así como árbitro permanente de la Comisión de Propiedad Intelectual. Actualmente, desde el año 2012, ostenta la vicepresidencia de la sección primera de la Comisión de Propiedad Intelectual.

■ >> El próximo 30 de octubre habrá una nueva reunión de la comisión negociadora << ■

Reunión negociadora para el enlace Almería-Sète



Almería Sète



El presidente de la Autoridad Portuaria de Almería (APA), Jesús Caicedo, ha mantenido dos reuniones hoy en Madrid con las navieras Grimaldi y Trasmediterránea, esta última perteneciente al Grupo Armas, en un intento por dar un nuevo impulso al proyecto de línea regular de transporte marítimo de frutas y hortalizas frescas entre Almería y el puerto de Sète, en el Sur de Francia. En los encuentros con estas dos navieras, realizados durante la celebración de Fruit Attraction, también han participado, además de la autoridad portuaria, representantes de empresas de transporte por carretera y las consignatarias López Guillén y Ronco & Cia.

Jesús Caicedo, que ha confesado que le gustaría que el servicio regular con el Sur de Francia fuera ya una realidad, ha señalado que las gestiones previas deben continuar, ya que las navieras y el sector exportador deben “concretar al-

SE HAN PRODUCIDO REUNIONES DEL PUERTO, ACOMPAÑADO DE DOS CONSIGNATARIAS Y EMPRESAS DE TRANSPORTE POR CARRETERA, CON ESTAS DOS NAVIERAS EN FRUIT ATTRACTION

gunos flecos sobre las condiciones del servicio”. Por este motivo, está manteniendo nuevos encuentros con los agentes interesados en el proyecto: exportadores, distribuidores, navieras y transportistas por carretera.

El presidente de la Autoridad Portuaria de Almería ha expresado

■ >> Las navieras y el sector exportador deben concretar aún algunos flecos sobre las condiciones del servicio << ■

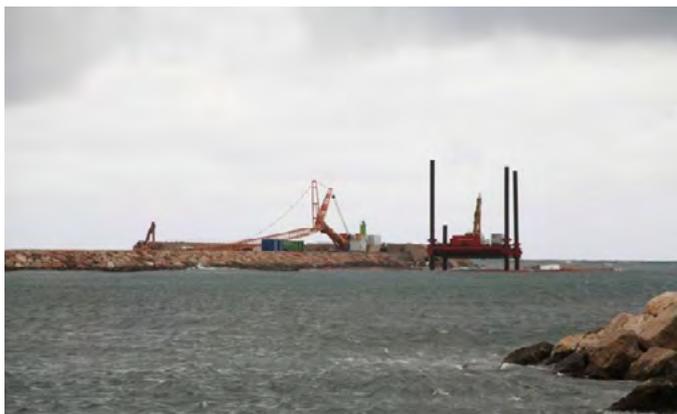
su convencimiento de que el barco de las hortalizas puede ser una alternativa complementaria al transporte por carretera, “y en estos días hemos tenido la ocasión de verlo, con la interrupción de las autovías y las autopistas que suelen utilizar nuestros camiones para llevar las hortalizas a los mercados europeos”, ha referido

Caicedo sin citar a las movilizaciones producidas en Catalunya durante la semana pasada. “Si dispusiéramos del transporte marítimo, sería una salida para salvar situaciones como esta y nuestros productos no perderían horas y días en su viaje”, ha añadido Caicedo.

El proyecto de transporte de frutas y hortalizas por barco, denominado Fresh Fruit And Vegetables Logistics (FFVL), pretende poner en marcha un servicio de transporte intermodal para la distribución por Europa de frutas y verduras frescas desde el sureste español. Contempla que una parte del recorrido, que actualmente se realiza por carretera, se desarrolle por vía marítima, sin que la combinación camión-barco que se plantea afecte a los periodos de entrega de las mercancías en los mercados del centro y Norte de Europa.

MARINA MI

Noticias Breves



Baleària baja la grúa que trabaja en el desguace del ferry encallado en Dénia

Los preparativos de cara al temporal dejaron una curiosa estampa en el puerto de Dénia. La naviera Baleària optó bajar al suelo la grúa de grandes dimensiones que está trabajando en las labores de desguace del ferry que encalló a mediados de agosto junto a la escollera norte. Como medida de precaución, a última hora de la tarde del lunes, cuando estaba oscureciendo, se depositó este elemento de grandes dimensiones sobre la superficie de la escollera para que el viento o el oleaje no la dañase.

La ausencia de la grúa en su posición habitual causó cierta sorpresa entre las personas que suelen acercarse a la zona portuaria para ver la evolución de los trabajos, ya que pensaban que se había caído por culpa del temporal o del viento. Aspecto que negó ayer la naviera, que explicó que se había procedido de esa manera por precaución.



Baleària confirma que en un mes terminará de retirar las piezas del ferry encallado

La naviera Baleària anunció ayer que la próxima semana está previsto que se hayan retirado todos los elementos por encima de la línea de flotación del ferry 'Pinar del Río', que encalló el pasado 16 de agosto en la escollera del puerto de Dénia.

La compañía afirmó que avanza en los trabajos de retirada de los restos del barco de la escollera norte del citado puerto. Las empresas especializadas Ardentia Marine y Varadero Vinaròs, SL se están encargando de seccionar el buque en superficie y de retirar las piezas mediante una grúa de 250 toneladas. Todas estas secciones son trasladadas a la planta de

reciclaje autorizada. «Está previsto que a principios de la próxima semana se hayan retirado todos los elementos por encima de la línea de flotación. A continuación, comenzarán los trabajos subacuáticos, de mayor dificultad, y que requieren de un equipo de buzos especializados», comunicaron. En los próximos días se instalarán una grúa de mayores dimensiones que la actual -de unas 500 toneladas- y una pontona flotante para poder seccionar y retirar los elementos sumergidos y de más peso del ferry, como los motores. Se estima que estos trabajos puedan finalizar a principios de noviembre.

ERCANTE



Noticias Breves



Capitanía Marítima paraliza el “Jaume III” de Baleària

El ‘Jaume III’, de la compañía Baleària, deja atrás unas últimas horas para olvidar, tras una avería en uno de sus motores que le impidió cubrir con normalidad la ruta entre los puertos de Algeciras y Ceuta, llegando a este último a duras penas durante la tarde del pasado domingo.

Este contratiempo técnico fue notable, ya que un humo denso acompañó al ferry, lo que provocó que el regreso a la dársena algecireña se hiciera sin pasajeros.

Este hecho no ha pasado desapercibido, principalmente para la Capitanía

Marítima del Puerto de Algeciras, que este lunes impedía que iniciara su salida programada para la una de la tarde. El motivo era instar a la naviera a que pusiera en práctica una serie de instrucciones, después de tomar nota de la densa y negra humareda provocada por problemas de combustión en sus sistema de propulsión, lo que también se tradujo en el vertido de un rastro sobre el agua de carbocilla.

Esta cancelación provocó un serio contratiempo para los pasajeros que se preparaban para embarcar con destino a la ciudad autónoma a mediodía.



Armas Trasmediterránea estrena un ferry para enlazar las dos capitales canarias

El fast ferry CIUDAD DE CEUTA se ha incorporado a la línea de alta velocidad entre Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria, con lo que el Grupo Armas Trasmediterránea ofrece así un servicio de alta velocidad, de centro a centro, en 90 minutos de viaje.

En sentido contrario, es decir, entre Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife, el fast ferry VOLCÁN DE TAGORO –el más moderno del mundo en su clase– hace posible, al mismo tiempo, el ‘puente marítimo’ entre las dos capitales canarias, cruzándose ambos a una velocidad sostenida de 36 nudos.

Asimismo, el fast ferry CIUDAD

DE CEUTA realizará los fines de semana, viernes y domingo, un servicio especial entre Las Palmas de Gran Canaria y Morro Jable (Fuerteventura) y viceversa, complementario al que habitualmente tienen programados los ‘volcanes’ convencionales, afianzando de ese modo la apuesta que el grupo naviero hace por la ampliación y mejora de las comunicaciones marítimas en el archipiélago.

La gran ventaja del servicio de alta velocidad del Grupo Armas Trasmediterránea radica en que enlaza las dos capitales canarias, con atraques en el muelle de La Esfinge (Las Palmas) y Muelle de Enlace (Santa Cruz) en 90 minutos.

Accidentes LABORALES

>>Santa Cruz de la Palma 3 octubre 2019<<

UEfectivos de Bomberos La Palma del Parque de La Grama han llevado a cabo una intervención en un accidente laboral registrado el jueves 3 de octubre, en torno a las 11.40 horas, en el Puerto de Santa Cruz de La Palma. Según fuente de la Autoridad Portuaria, al operario afectado, cuando se encontraba realizando una actuación de mejora en una de los dos torres de las compuertas de la marina deportiva, le cayó parte de una trampilla de hierro, por lo que, al quedar en una plataforma intermedia de la citada estructura, los bomberos tuvieron que bajarlo en camilla.

El operario fue trasladado al Hospital General de La Palma en una ambulancia de Servicio Canario de Urgencias (SUC) y, según una portavoz del Servicio 112, resultó herido de carácter leve.



>>Puerto de Sagunto 8 octubre 2019<<

Un hombre ha fallecido y otro ha resultado herido en las instalaciones del puerto de Sagunto al resultar golpeados por una estacha cuando realizaban las maniobras de amarre de un buque, de la consignataria Bergé Logistics.

Según han informado fuentes de la Autoridad Portuaria de Valencia, el hombre fallecido es un marinero de origen turco y ha resultado herido tras soltarse el amarre, aunque desconocen los detalles del incidente.

El Centro de Información y Coordinación de Urgencias (CICU) ha recibido el aviso sobre las 8 horas de esta mañana de que el hombre se encontraba inconsciente en interior del buque en el puerto de Sagunto tras, al parecer, sufrir un golpe accidental.

>>San Fernando 17 octubre 2019<<

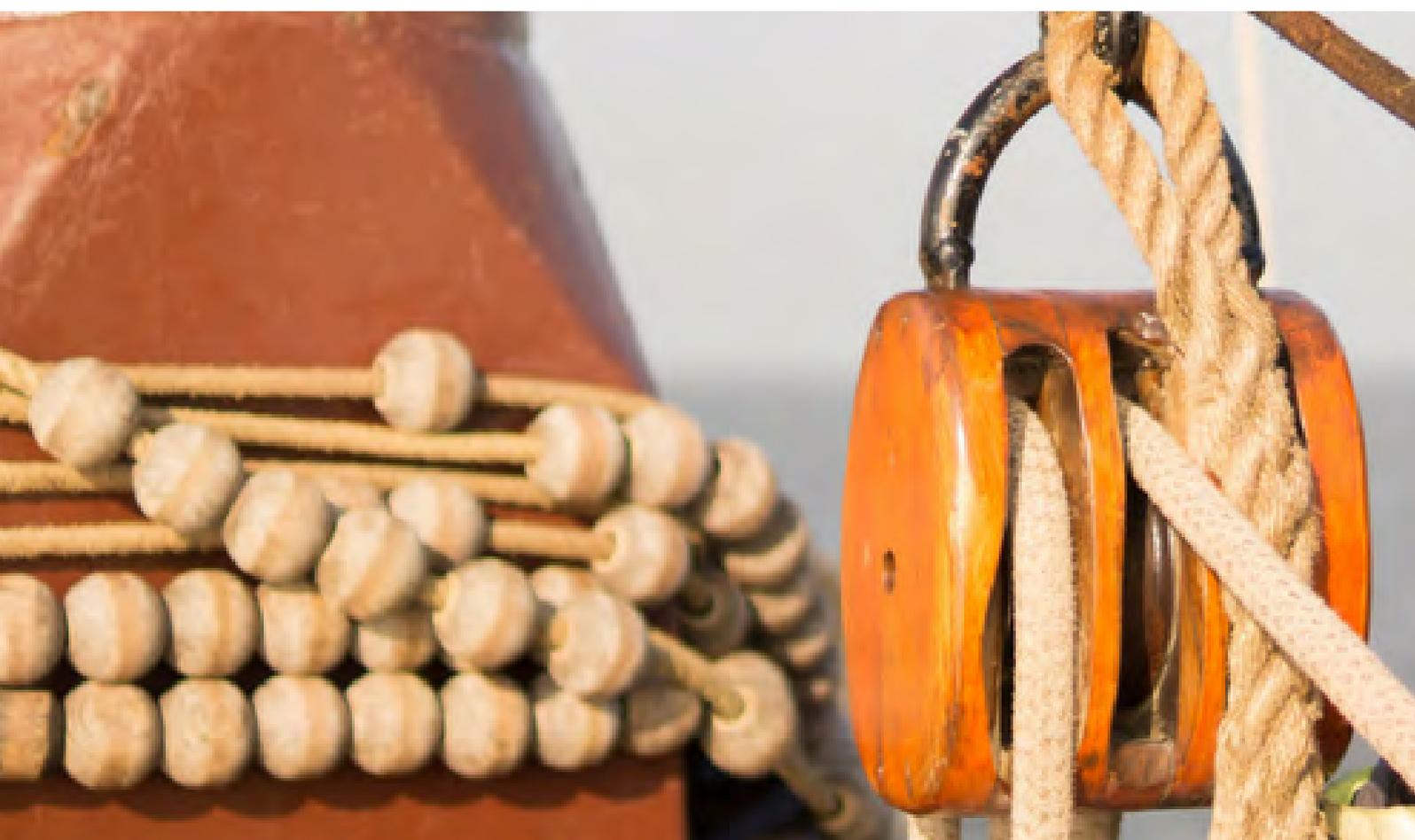
Un trabajador de Navantia San Fernando, Cádiz, ha fallecido este jueves en un accidente laboral.

El operario, de 39 años, trabajaba en las corbetas que se construyen para Arabia Saudí. Estaba dentro de un tanque de combustible, donde fue encontrado sin conocimiento.

Los intentos por reanimarlo han sido en vano. Ahora se investiga si sufrió algún accidente en el interior o si se quedó sin oxígeno.

Pertenecía a una empresa auxiliar. Nada más conocerse el accidente mortal, se reunió la asamblea de trabajadores que ha decidido paralizar la actividad en ese astillero, decisión que ha secundado, también, el de Puerto Real en señal de duelo.





PREVENCIÓN

riesgos **LABORALES**



SEGURIDAD LABORAL EN EL SECTOR MARÍTIMO

Si trabajas en el mar debes saber que los equipos de protección básicos en el sector marítimo varían de acuerdo a las zonas de navegación para las que esté autorizada la embarcación (aguas costeras, protegidas, oceánica o alta mar). Dichos equipos se dividen en 7 categorías: navegación, salvamento, señalización, achique, prevención contra incendios, armamento diverso y prevención de vertidos de aguas negras.

Dependiendo del tipo de labor marítima que realices, requerirás de equipos de protección especializados de distintas características. A continuación te detallamos los equipos básicos existentes y su funcionalidad a bordo.

¿QUÉ EQUIPOS DE PROTECCIÓN INDIVIDUAL NECESITAS?

1) El uso de cascos de seguridad es indispensable para protegerse del impacto de objetos que puedan caer. Además es recomendable contar con distintos tipos de cascos, un casco diseñado para proteger contra impactos no será igual a un casco concebido para proteger de salpicaduras de sustancias químicas.

2) En el sector marítimo el trabajador está expuesto a altos niveles de ruido, por ejemplo en la sala de máquinas. Durante la realización de su labor, el trabajador deberá contar con orejeras y tapones que eviten daños auditivos a largo plazo.

3) Para proteger la cara deben considerarse las condiciones particulares de cada labor. Son necesarias las gafas especializadas de protección diseñadas para cada tipo de actividad.

4) Los chalecos salvavidas de 100, 150 y 275 Newton, cuyo tipo de flotabilidad está adecuado a cada situación, deben estar siempre a disposición de la tripulación y en condiciones de uso favorables. Los de 100N están concebidos para su uso de emergencia en aguas protegidas y calmas, no están diseñados para su uso en condiciones de mal tiempo. Los chalecos salvavidas de 150N, están destinados al uso en alta mar y brindan una posición de seguridad en caso de que su usuario se encuentre inconsciente para adoptar la postura adecuada. Por último, los chalecos salvavidas de 275N, se utilizan en alta mar en condiciones extremas y llevando ropa de protección pesada.

5) En entornos laborales que impliquen condiciones climáticas adversas y transporte de mercancía, son esenciales los Chalecos de Alta Visibilidad. Su uso contribuirá a brindar una mayor seguridad laboral a los trabajadores.

6) Para prevenir lesiones durante la manipulación de cargas, amarres y sustancias químicas, recomendamos la utilización de Guantes resistentes.

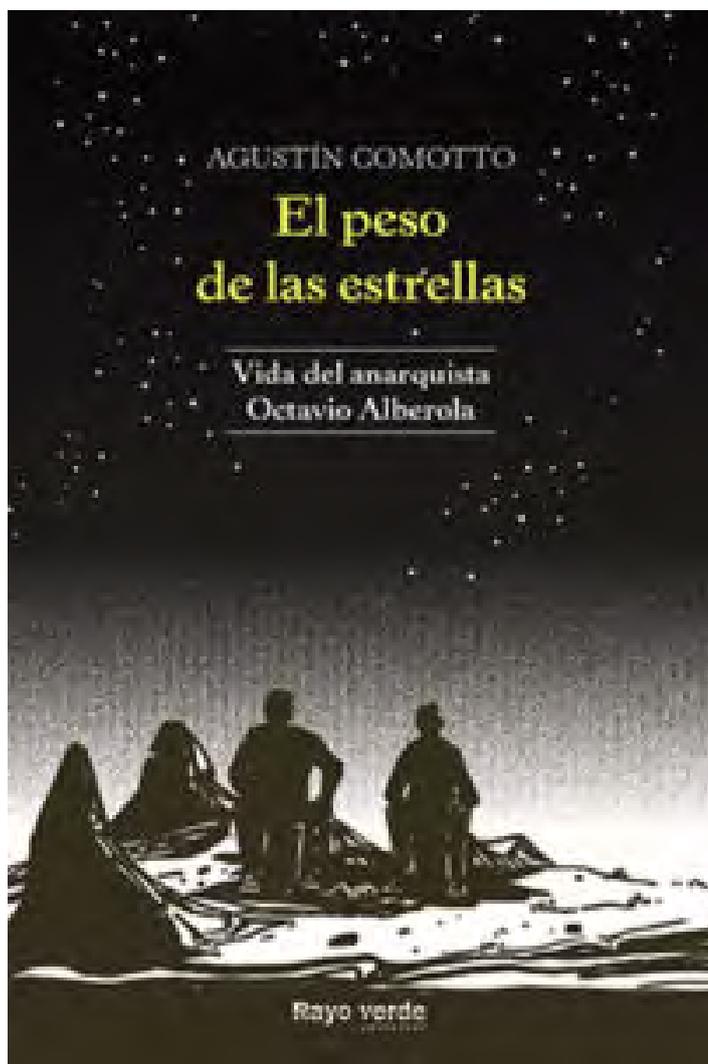
7) Es indispensable el uso de Calzado antideslizante siempre que se trabaje sobre superficies resbaladizas e inestables. Entregar y comunicar al Club Náutico el plan de navegación.



El peso de las estrellas

Vida del anarquista Octavio Alberola

Agustín Comotto



Libro del mes

Octavio Alberola lleva ochenta años pensando, viviendo y reformulando su vida desde la perspectiva ácrata, y no ha dudado en cuestionar cada uno de sus actos al punto de afectar de manera dramática su existencia.

Pertenece a una generación de luchadores que vivió los acontecimientos del siglo xx de manera directa y como protagonista: la guerra, la dictadura, el exilio, la precariedad de la clandestinidad, las luchas internas dentro del anarquismo de la posguerra y las grandes luchas sociales alrededor del mundo. Su actividad lo llevó a conocer a personas como García Oliver, el Che Guevara, Cipriano Mera, Federica Montseny, Félix Guattari, Daniel Cohn-Bendit, Régis Debray o Giangiacomo Feltrinelli.

Agustín Comotto recoge la esencia de los pensamientos, los valores, las contradicciones, los miedos y las esperanzas de Octavio Alberola. Juntos recorren la experiencia anarquista del siglo xx para centrarse en aquellas vivencias imprescindibles de las que Octavio fue testigo y actor, desde la tensión y escisión de la CNT hasta su participación en varios intentos de atentado a Franco.

Alberola reflexiona no solamente sobre la experiencia social vivida sino que también profundiza sobre la represión al disidente, la viabilidad de la revolución o la legitimidad de la violencia. Más allá de la política, su infinita curiosidad lo llevó a interesarse por la física o el arte, disciplinas que lo ayudaron a reformular conceptos como la familia, el autoritarismo o el sentido de la vida bajo el privilegio de ser una parte consciente del universo.

Rayo verde editorial, Colección Rayos globulares.
Barcelona 2019/384 págs./Rústica 21x14 cm
ISBN 9788417925031



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

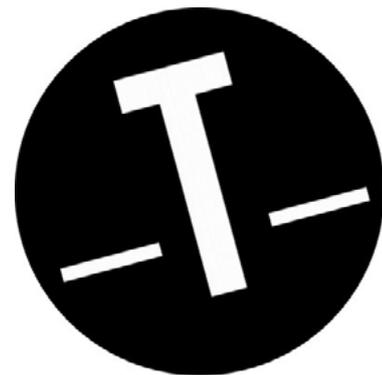
La carcel, una mina de oro

Parciera consabido que en Estados Unidos las cárceles son un gran negocio, una cuestión que al preguntarnos (cosa que prácticamente no ocurre) sobre la situación de las cárceles españolas, se asume de inmediato, es que de ninguna manera las instituciones penitenciarias del Estado español vehiculizan el mal. Se piensa, y se asume, que la institución penitenciaria está ahí para ejercer una labor civilizatoria, y para otorgar a los “criminales” la posibilidad de una reinserción favorable, eficaz y auténtica tanto para la persona apresada como para la sociedad civil. Nada más lejos de la realidad. La reflexión que nos ofrece la activista abolicionista Angela Davis interpela a cualquier lugar del mundo donde impera la democracia y el estado de derecho.

Así, en el Estado español las cárceles también juegan un sucio papel en lo que al trabajo esclavo se refiere, entre tantas otras cosas aberrantes que ya hemos ido denunciando en este mismo proyecto editorial, como lo

son el régimen FIES, el alejamiento a presos, el aislamiento y un largo etcétera.

En las cárceles españolas existe el trabajo esclavo. Hay que aclarar que el apelativo esclavo no es ningún capricho, puesto que no se aplica el Estatuto de los Trabajadores, sino por el contrario un llamado Real Decreto (Real Decreto 782/2001) que está carente de todo rigor legal. El trabajo esclavo que realizan las personas apresadas se considera como una “relación especial” de éstas en los centros penitenciarios. No existe sin embargo contratación reglada, el único contrato al que tiene acceso una persona en prisión es del tipo de Obra y Servicio y por lo general suelen ser a tiempo parcial. Tampoco existe el derecho a negociar por el horario y aun menos por el tipo de sueldo a percibir. Es el director de prisión, y por lo tanto queda sujeto al criterio de cada director en cada centro penitenciario, el que determina el horario laboral, pudiendo estos modificar la jornada o el horario a su antojo y necesidad, como denunciar-



on en su día la Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía.

En total existen en todo el Estado Español 120 empresas y ayuntamientos que mantienen una relación interesada con los centros penitenciarios para la adquisición de mano de obra esclava. Asombra ver cómo van desde las más grandes y conocidas, como pueden ser Telefónica, el Banco Santander o El Corte Inglés, así como la familia Pujol (de la que llama bastante la atención el hecho de que después del escándalo en torno a sus turbios negocios, no apareciera entre ellos su lucrativa relación con la cárcel); hasta las más pequeñas y desconocidas y que se dedican entre tantas otras cosas a la industria textil y calzado, papelera y plástico, aluminio, persianas, cableado, cerámica, maderería, automoción, teleoperadores, iluminación, embalajes, puertas, pelado de ajos, saneamiento, lavandería y, entre otras cientos, paradójicamente, la confección de jaulas y comederos para pájaros, conejos y otras mascotas, una terrible retórica para cualquier preso/a. En el caso de las empresas privadas, a diferencia de los ayuntamientos, la ventaja es mayor si observamos que la propia cárcel sirve con sus instalaciones, habiéndose ahorrado con ello el gasto de luz, agua, alquiler, etcétera.

En un principio estas empresas juegan con el así llamado "programa de reinserción", que oculta e invisibiliza una verdad mucho más cruel: el lucrativo negocio de la mano de obra esclava en las cárceles españolas. Sin ir más lejos, "en la memoria de Instituciones Penitenciarias de 2012 se mencionan unos beneficios en todo el Estado de cinco millones de euros (con ventas de 162 millones) gracias a la actividad productiva de los internos de todas las prisiones", según palabras del periodista Fernando Romero que fue el primero en destapar tales hechos. El número de mano de obra esclava en las cárceles va en aumento año tras año, llegando a multiplicarse por tres en la última década. El año pasado, 2018, cerraba con un índice de población presidiaria de 64.012 en total. El 92% están encerrados en prisiones de hombres mientras que el 8% están encerradas en prisiones de mujeres. Del total de la población presidiaria, 12.404 constan como "trabajadores".

EL NÚMERO DE MANO DE OBRA ESCLAVA EN LAS CÁRCELES VA EN AUMENTO AÑO TRAS AÑO, LLEGANDO A MULTIPLICARSE POR TRES EN LA ÚLTIMA DÉCADA.

Una prenda textil realizada en la cárcel por una reclusa.





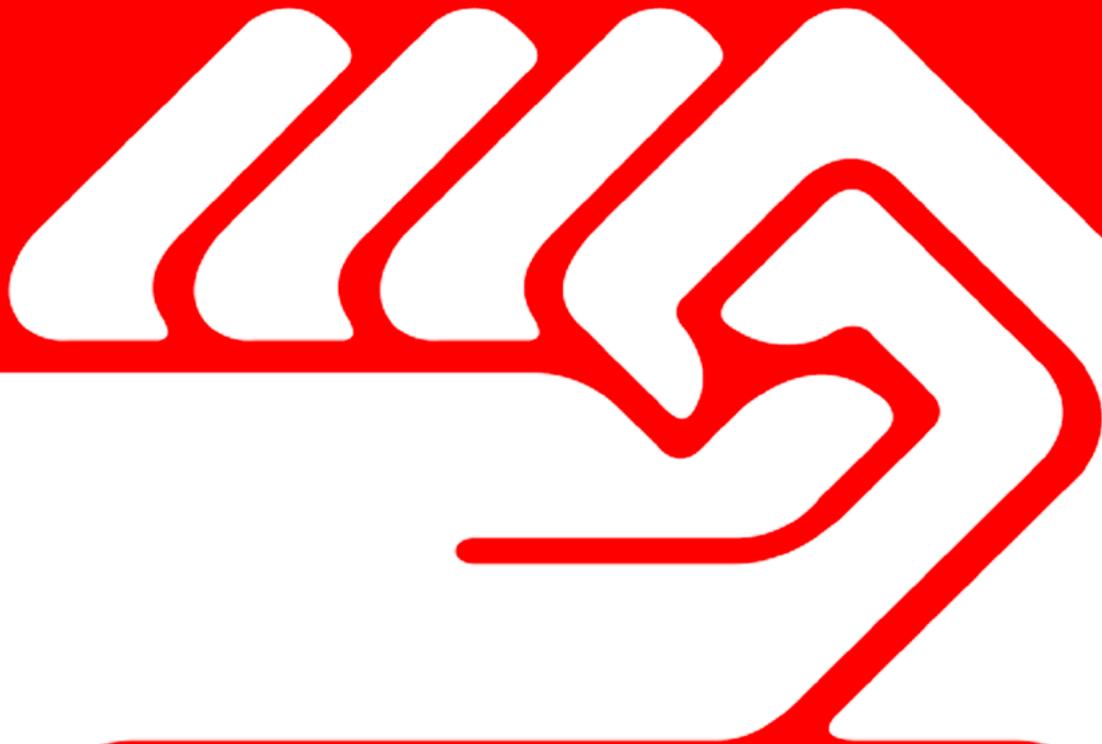
ASUMIMOS QUE LAS PRISIONES SON INEVITABLES, PERO A MENUDO TENEMOS MIEDO DE ENFRENTARNOS A LAS REALIDADES QUE PRODUCEN. ÉSTE ES EL PAPEL IDEOLÓGICO QUE JUEGA LA PRISIÓN: NOS EXIME DE LA RESPONSABILIDAD DE ENFRENTARNOS SERIAMENTE CON LOS PROBLEMAS DE NUESTRA SOCIEDAD, ESPECIALMENTE CON AQUELLOS PRODUCIDOS POR EL RACISMO Y, DE MANERA CRECIENTE, POR EL CAPITALISMO GLOBAL”
-ANGELA DAVIS.

Para que esto sea realmente un negocio rentable, a la situación del desfase de horarios con jornadas laborales nada claras hay que añadir la cuestión salarial. Juntas, jornada laboral y salario, es lo que demuestran la verdadera posición de esclavitud a la que están sometidas las presas y presos. Si el salario mínimo interprofesional se sitúa a día de hoy en 900€ mes, el de una persona presa se encuentra muy, muy por debajo, en torno a unos 200€ mensuales.

Así lo denunciaba en 2017 un colectivo anónimo con el hashtag #Esclavasenprisión colocando pegatinas en las etiquetas de ropa del El Corte Inglés y de Zara Home, con el mensaje “Esta etiqueta ha sido colocada por una mujer

presa cobrando por ello 0.75€/hora”. De esta forma queda demostrado que el salario de una mujer presidiaria, tras haber realizado una jornada de 9 horas al día durante un mes, se queda en la irrisoria y paupérrima cifra de 121,53€ mes. Este es para muchas presas y presos el único ingreso económico que tienen.

Enfrentarnos y responsabilizarnos seriamente con los problemas de nuestra sociedad, implica en este caso no asumir lo inasumible. Estamos ante un claro ejemplo de competencia desleal donde el empresario quiere sacar el máximo beneficio posible de la plusvalía de la población presidiaria y convertir la prisión en una mina de oro para las empresas y la propia Entidad de Derecho Público. Y eso tiene nombre: sobre-explotación.



**POR TRANSPARENCIA
POR HONESTIDAD
POR TUS DERECHOS**



elige

la única
alternativa real
dentro y fuera
de **SASEMAR**



www.salvamentomaritimo.org
#MásManosMásVidas