

NOTICIAS MARÍTIMAS

Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora

Ahora más que nunca **contra** las desigualdades sociales **1 Mayo 2020**



CONFEDERACIÓN
GENERAL DEL
TRABAJO

Twitter

Actualidad



PINCHA EN CADA "TWEET" PARA IR A SU ENLACE

con-tenido

05. 1º de Mayo Las calles nos esperan
Ahora más que nunca Contra las Desigualdades

08. SALVAMENTO MARÍTIMO
Entrevista a Jon Zabala, capitán del buque Don Inda

10. AITA MARI
Entrevista a Óscar Fernández, tripulante del barco de rescate Aita Mari.

16. MARINA MERCANTE
Baleària aplica un expediente temporal a 544 empleados

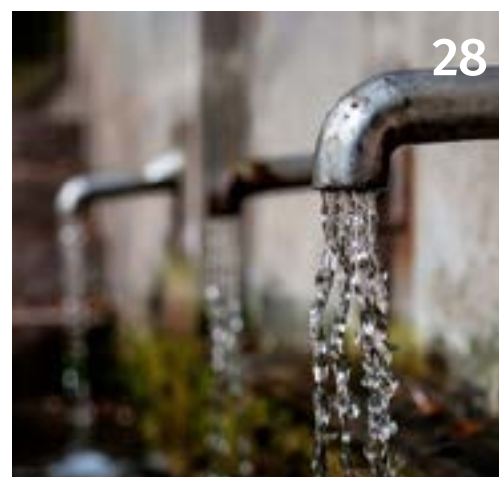
20. MARINA MERCANTE
Noticias breves de Marina Mercante

22. ACCIDENTES LABORALES
¿Qué responsabilidad tiene la empresa si un empleado se contagia en el trabajo?

24. PREVENCIÓN RIESGOS LABORALES
Orientaciones preventivas frente al Covid-19 en el sector pesquero y acuícola

27. LIBRO DEL MES
Ángel Pestaña, Anatomía de una mentira histórica.

28. TODO POR HACER
Lesbos, o el arte de lavarse las manos



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

¡Volveremos a tomar las calles!

Os animamos a participar este primero de mayo desde las redes, difundiendo los actos que se han preparado de forma virtual y participando en ellos.

El virus, producido en gran medida por la degradación del planeta a causa de la voracidad del sistema capitalista nos debe hacer replantearnos nuestro estilo de vida.



MIENTRAS VOLVEMOS A LAS CALLES,

CONTINUAMOS EN LA LUCHA!



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

NUESTRA LUCHA TAMBIÉN ESTA EN LAS ONDAS



1º de Mayo Las calles nos esperan

Ahora más que nunca
Contra las Desigual-
dades Sociales

El 1º de Mayo, día Internacional de la Clase Trabajadora, ha pasado por muchas vicisitudes desde que, aquel lejano 1886, los mártires de Chicago salieran a la calle siendo masacrados por la policía, para reivindicar un derecho que hoy vemos como irrenunciable, la defensa de la jornada laboral de 8 horas.

Este año no podremos salir a las calles con nuestras reivindicaciones a causa del Estado de Alarma, pero ello no debe ser impedimento para que nuestras ideas y nuestros anhelos lleguen a la ciudadanía.

Este 1º de Mayo es necesario gritar alto y claro el fracaso del capitalismo y de las medidas neoliberales aplicadas por los sucesivos gobiernos, la crisis del COVID lo ha puesto de manifiesto de manera incontestable. Nuestro compromiso con unos servicios públicos de calidad, universales y gratuitos, así como recuperar las empresas y medios de producción regalados a manos privadas, debe ani-

mar nuestro compromiso y nuestras reivindicaciones. Por supuesto también, la lucha contra el cambio climático y la lucha por la igualdad entre mujeres y hombres y contra las violencias machistas.

La defensa firme de la Sanidad pública, la Educación pública, el derecho a la Movilidad, al Transporte público, las actuaciones para la atención a las personas Dependientes, la derogación de todas las Reformas laborales, el derecho a los Cuidados, la necesidad de conseguir una Renta Básica de las Iguales (RE-Bis), garantizando las necesidades

vitales de la población, para que el empleo no sea una condena sino una opción, la Cohesión Territorial, para dar soluciones reales a la llamada "España vaciada", las personas Migrantes, quienes mueren en el intento y quienes son "muertos y muertas en vida" por la sobreexplotación y su invisibilidad como "ciudadanas", a las personas Jóvenes sin futuro, la necesidad de combatir la represión que el estado ejerce a través de sus Leyes Mordaza, unas Pensiones públicas dignas y suficientes, etc..., son retos a conseguir por todas y para todas.

Es incuestionable que la lucha en la calle es la única herramienta de la que verdaderamente disponemos a la hora de enfrentarnos a las graves injusticias que venimos sufriendo, debemos revitalizar la lucha en la calle, ahora que suenan nuevamente trompetas que auguran una gran recesión. No podemos permitirnos el lujo de que los excesos incontrolables del capital vuelvan a recaer sobre los hombros de la clase trabajadora. Por eso ahora más que nunca:

**VIVA LA LUCHA DE
LA CLASE OBRERA
VIVA EL 1º DE MAYO**

CONCIERTO ORGANIZADO PARA EL PRÓXIMO 1º DE MAYO QUE COMENZARÁ A PARTIR DE LAS 12:00 EN ROJO Y NEGRO TV, LA TELEVISIÓN DE LA CGT. ENLACE [AQUÍ](#)



**Fernando - Reincidentes
Akulu**

Puro Chile

Judit Mateo y Chuse Joven

Josu - Parabelum

Yo No Las Conozco

Javi Chispes - Maniatica

Penadas Por La Ley

Bode - Porretas

Txus - Disidencia

Gerardo - Vantroi

Alberto - Boikot y Raquel - Y.N.L.C.

Paco Pascual - Monologo

Confederación
General del
Trabajo





Salvamento MARITIMO

El día a día en un buque de Salvamento Marítimo como el Don Inda, atracado en un puerto de la Costa da Morte, transcurre entre trabajos cotidianos como limpiar o pintar y atender las emergencias que surjan, por lo que el confinamiento decretado con el estado de alarma “nada cambia en casi nada” a bordo.

Jon Zabala, bilbaíno de 59 años, es el capitán de este barco y lleva desde los 21 en la mar. La

situación actual de aislamiento no le resulta “en absoluto dura” e incluso piensa que “puede ser más duro en un rascacielos o en un apartamento con la abuela, el perro y los niños porque las condiciones son más duras que las nuestras”.

“Seguramente si estás en casa más cerca de los tuyos los puedes atender mejor, pero lo que es el vivir, poco nos cambia a bordo”, explica en una conversación telefónica desde este remolcador de altura poliva-

lente en el muelle de Brens, en Cee (A Coruña).

El Don Inda, de 80 metros de eslora y 18 de manga, cuenta con catorce tripulantes, la mayoría gallegos pero también andaluces, vascos o asturianos, que rotan cada mes para hacer un servicio de 24 horas los 365 días del año, de manera que los dos turnos de este barco se han interrumpido y la tripulación de marzo continuará en abril “para evitar el contagio”.

Salvamento Marítimo ha decidido mantener la misma tripulación un mes más con el fin de garantizar el servicio de emergencias al tráfico marítimo. Con su capitán al frente, hay dos oficiales de cubierta, un jefe de máquinas y un primer oficial de máquinas, un contramaestre, cuatro marineros, un electricista, dos engrasadores y un cocinero. Ahora también un alumno en prácticas.

Las guardias en la mar son de cuatro horas y se reparten entre tres personas, mientras que en puerto hay un marinero que vigila que no entre nadie y los demás realizan sus jornadas ordinarias.

Estos días no han tenido ningún movimiento porque el tiempo, desde que se decretó el estado de alarma, ha sido bastante bueno, de modo que desde el punto de vista de su servicio, total

normalidad.

“En este momento no somos un referente como los servicios médicos, o la policía o el ejército, que están más implicados, estamos haciendo los trabajos habituales que hacemos siempre”, dice Zabala con la humildad característica de los hombres de mar.

Para los marinos mercantes, y Jon ya lleva 39 años en este trabajo, 15 en Salvamento Marítimo, los servicios antes duraban hasta seis meses y no había móvil, ni internet, ni prensa.

“Estamos en cuarentena y

>>Esto es un servicio de emergencias y todo el mundo sabe que es lo mejor <<



ya no se sale ni del barco”, sostiene en referencia a los 20 minutos que pueden salir a hacer algún recado para respetar ese tiempo de respuesta ante una emergencia, como asistir a un barco sin máquina, con fuego o que vuelque.

Confinados a bordo como el resto de la ciudadanía, pero la mitad del año, salen a comprar pasta de dientes o un paquete de café, pero siempre localizables.

Hoy han recibido una provisión de alimentos de un supermercado de Cee que han pedido por teléfono. El cocinero diseña los menús como cualquier día y “todo el mundo entiende” la si-

tuación.

“Esto es un servicio de emergencias y todo el mundo sabe qué es lo mejor, en este barco todo el mundo lo ha entendido, tenemos que apoyar”, asegura.

Incluso han rebajado el nivel de trabajo a bordo evitando tareas en altura que puedan implicar caídas, o en espacios cerrados que entrañen riesgos, para no saturar los hospitales en caso de accidente.

Cuando no hay emergencias, la jornada laboral en este barco es de ocho a una y de dos a cinco. Comen a la una y cenan a las siete, y vuelta a empezar.

Construido hace 13 años en Bilbao, el Don Inda siempre ha estado atracado en Cee, que recientemente amplió 300 metros el muelle.

Jon ha navegado durante toda su vida con gallegos “como casi todo el mundo” pero los de la Costa da Morte coruñesa “son distintos del resto, tienen una idiosincrasia propia y son más duros, más reservados, son buena gente y serios”.

Con el tiempo, el marinero bilbaíno considera a esta tierra como su segundo hogar, donde ha hecho grandes amigos. En la mar, “todo el mundo sabe cómo es, incluso forja el carácter de la gente, los inviernos son largos y duros y en pocos sitios de Europa, quizá la costa irlandesa, tienen la climatología de la Costa da Morte”.

Aquí sigue capitaneando el Don Inda, que custodia la zona “donde más tráfico marítimo hay de toda Europa”.



Aita Mari

ÓSCAR FERNÁNDEZ, DE LA ONG SALVAMENTO MARÍTIMO HUMANITARIO, RELATA EL RESCATE DE UNA PATERA PROCEDENTE DE LIBIA CON 44 PERSONAS



Mientras Europa lucha para controlar la pandemia, hay gente que todavía sigue intentando llegar al viejo continente huyendo de la guerra y de la pobreza. El marinero conquense Óscar Fernández y otros ocho compañeros de la tripulación del barco de rescate Aita Mari, de la ONG Salvamento Marítimo Humanitario (SMH), regresaban a España desde la costa italiana cuando recibieron una alerta por el avistamiento de varias pateras, por lo que se volvieron, “como marca la ley del mar”, y se trasladaron hasta la zona en la que estaba la más próxima a ellos, rescatando el lunes 13 de abril a 44 personas, entre ellas tres menores y una embarazada. Pero la odisea se ha prolongado y pasó una semana hasta que el domingo pudieron por fin evacuarlos en un ferry, en el puerto de Palermo, el que deberán pasar la cuarentena antes de pisar tierra firme.

La historia de estos migrantes comenzó el 10 de abril, cuando partieron de Libia en una embarcación de goma. “Malta se desentendió de rescatarlos”, asegura Fernández, segundo oficial de puente del Aita Mari.

Cuando este barco de rescate los localizó el pasado lunes 13, llevaban ya dos días a la deriva, sin agua y sin apenas comida. “Estaban críticos cuando llegamos porque estaban deshidratados, con frío”, relata.

Diez de estas personas fueron evacuadas a Lampedusa debido a su estado de salud, entre ellas la embarazada, de 19 años, junto a su hermana, de siete, y su pareja, además de los otros dos menores. El Aita Mari recibió después la orden de navegar hasta Sicilia.

Después de nueve días en el mar, el Ministerio de Infraestructuras y Transporte italiano dio la autorización el sábado para que las 34 personas que todavía permanecían a bordo del Aita Mari pudieran desembarcar en el ferry Raffaele Rubattino, donde aguardan también otros 145 migrantes rescatados por el barco Alan Kurdi. Allí deberán pasar toda la cuarentena establecida por el Gobierno de Italia por si alguno estuviera contagiado por la Covid-19.

A pesar de la situación, Fernández reconoce que la semana que estuvieron a bordo del barco de la ONG vasca fue “tranquila” salvo por un par de días en los que hubo mala mar y comenzaron los mareos en los migrantes, que “ya venían tocados” de su dura travesía. Pero “no hubo



«La pandemia no le da derecho a tratar a los migrantes como peones de ajedrez»

ninguna tensión”, sostiene este conque, explicando que el número de personas rescatadas no era muy elevado y la situación no se desbordó en ningún momento. “Hay que explicarles que esto no deja de ser una negociación. Es complicado que ellos lo entiendan, bueno, ellos y cualquier persona... Pero te agradecen que los hayas salvado”, subraya.

“Como íbamos de regreso a pasajes, no llevábamos ni socorristas ni enfermeros ni médicos”, cuenta Fernández, que se ocupa diariamente de la guardia de navegación de cuatro de la madrugada a ocho de la mañana y de 16 a 20 horas. Durante los días que estuvieron los migrantes en el buque, la tripulación se encargó también de prepararles la comida, básicamente, té, galletas, barritas

energéticas, arroz, cuscús y sopas. Por las mañanas, se hacía la revisión a aquellos que aquejaban “alguna dolencia y se administraban los medicamentos prescritos por la autoridad médica de Roma”.

Ahora, los nueve miembros de la tripulación (entre ellos, una voluntaria) deben aguardar también en la costa de Palermo una cuarentena antes de regresar a España, algo que este marino no acaba de entender dado que están en el barco y considera que ya van a respetar el aislamiento durante la vuelta a nuestro país, una travesía para la que harían faltan entre nueve y diez días. A su juicio, esto es de alguna manera “un castigo” por rescatar.

Aunque recalca que es consciente de que “la situación

es complicada en Europa”, lamenta que la acogida de migrantes se haya paralizado en estos momentos. “Van a seguir llegando pateras aunque seguramente vengan menos. En Libia hay una guerra civil y seguirán jugándose la vida por alcanzar Europa”, advierte. “Abril ha sido duro, muy trágico, con varios naufragios”, indica.

“Piensan que están mejor en Europa con el coronavirus que allí en guerra”, añade. El miembro de Aita Mari también apunta que el tráfico marítimo ha bajado debido a la pandemia, lo que hace que estas precarias embarcaciones en las que se echan a la mar no se encuentren a casi ningún barco durante la travesía. “Estaban en la absoluta nada cuando llegamos. Si no los ve nadie, no tienen posibilidades de

sobrevivir”, reflexiona.

Este conque también advierte de la dura situación de las mujeres migrantes. “Me atrevo a decir que el 100% vienen violadas”, denuncia. “La niña, con siete años, tenía una sonrisa de inocencia total y absoluta pero una mirada de haber sufrido”, asegura.

“Y la hermana embarazada tenía también la mirada perdida, abrazándose a la niña y a su marido, que igual no lo era. Traen unos rostros... pero esto no es solo por la guerra sino por las humillaciones que sufren y la esclavitud”, puntualiza.

El marino asume que la ONG tendrá ahora que ayudar de otra forma dado que salvar personas en el mar está complicado en estas circunstancias. “Habrá

que esperar a que Europa nos devuelva nuestro derecho a rescatar”, reclama, al tiempo que denuncia que no es justo que los migrantes hayan pasado tantos días en el mar, tanto a bordo del Aita Mari como del Alan Kurdi, a la espera de que pudiesen desembarcar.

“Ni la pandemia ni nada te da derecho a tratar a estas personas como peones en un tablero de ajedrez”, dice indignado, hablando del reparto de migrantes que hacen los países europeos. “Es una política vergonzosa”, afirma.

A juicio de Salvamento Marítimo Humanitario, “la UE tiene que establecer un protocolo seguro y previsible para que las personas náufragas no pasen a bordo de los buques más tiempo del estrictamente neces-

rio, puesto que esto solo agrava su salud”, al tiempo que denuncia, una vez más, la posición de Malta.

Para Óscar Fernández, se debe buscar una solución porque estas personas seguirán persiguiendo la Europa soñada: “Ni la pandemia ni los puertos cerrados los detienen, quieren salir del infierno. Se echan a la mar en busca de un futuro”.



LAS RESTRICCIONES AL TRANSPORTE DE PASAJEROS POR LA ALERTA SANITARIA DEJA SIN ACTIVIDAD 20 DE LOS 32 BARCOS DE LA NAVIERA



Baleària aplica un expediente temporal a 544 empleados, el 30% de su plantilla.

Baleària ha formalizado un expediente de regulación temporal de empleo (ERTE) ante el Ministerio de Trabajo que afectaría desde el 1 de abril a 544 empleados del grupo, en torno al 30% de la plantilla. La naviera alega fuerza mayor después de que las restricciones al transporte de pasajeros, derivadas del estado de alarma, haya provocado una caída de su actividad, según ha informado la compañía.

Las restricciones impuestas a causa de la alerta sanitaria han provocado que de los 32 barcos que posee la

compañía 20 estén sin actividad, con tripulaciones mínimas de seguridad, y los 12 restantes operen con tripulaciones reducidas al transportar solo mercancías y sus conductores. La medida de regulación de empleo solo afecta a las delegaciones que la compañía tiene en España y a los buques con pabellón español.

La naviera se ha visto afectada, al igual que el sector turístico y del transporte de viajeros, por la pandemia global, lo que le ha obligado a la suspensión temporal de 334 contratos de trabajo y

a la suspensión temporal parcial de 210 personas que seguirán teletrabajando. La firma ha renunciado a presentar el ERTE con efectos retroactivos, aunque su actividad se vio reducida desde el inicio del estado de alarma a mediados de marzo.

El expediente, pendiente de aprobación, se aplicaría desde el 1 de abril y se mantendrá hasta que desaparezcan las restricciones en el transporte marítimo de pasajeros, informa la compañía en un comunicado. La empresa ha garantizado que complementará el sueldo del personal afectado con el fin de que su retribución salarial total no se vea modificada durante el mes de abril.

Según Baleària, la prioridad ahora es colaborar con la sociedad para erradicar la cadena de contagio y mantener el suministro de artículos de primera necesidad a las Islas Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla. La naviera reitera su agradecimiento “a todas las personas que están en primera línea,

como tripulantes, operativa portuaria, taquillas y otros departamentos implicados, haciendo posible el suministro de bienes esenciales a los territorios no peninsulares”, y ha ofrecido sus instalaciones, personal y medios de los que no está haciendo uso para cualquier trabajo de voluntariado social que se necesite.

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



MARINA MERCANTE



Noticias Breves



Aplazan la entrega del nuevo trimarán “Bajamar Express” a Fred. Olsen

Debido a las actuales circunstancias derivadas de la crisis sanitaria del coronavirus y el impacto que ello está causando en la construcción naval y el transporte marítimo, el astillero australiano Austal Ships aplazará el menor tiempo posible la entrega del primero de los dos nuevos trimaranes de Fred. Olsen Express, llamado “Bajamar Express”.

Ahora habrá que esperar a que se despeje el actual escenario para fijar una fecha para las pruebas de mar oficiales. El nuevo buque, puesto a flote el pasado 5 de febrero,

tenía su entrega prevista para el segundo trimestre de 2020, de modo que estaría operativo en Canarias para el próximo verano.

La construcción del trimarán “Bajamar Express”, de 118 m de eslora, comenzó en septiembre de 2018. Tiene capacidad para 1.100 pasajeros y 276 automóviles y podrá mantener una velocidad de 38 nudos. La previsión de Fred. Olsen Express es posicionarlo, en unión de su gemelo “Bañaderos Express”, en la línea Santa Cruz de Tenerife-Agaete.



Armas Trasmediterránea traslada más de 13.000 camiones durante estado de alarma

La naviera Armas Trasmediterránea ha trasladado más de 13.000 camiones, con un casi 150.000 toneladas en mercancías, desde el pasado 16 de marzo hasta finales del mismo mes, según los datos de la propia compañía. De esta manera, la firma asegura el abastecimiento y los servicios esenciales durante el estado de alarma de nuestro país.

En concreto, el operador marítimo ha transportado desde la península a Baleares más de 8.000 camiones y casi 90.000 toneladas, en el período que comprende desde el decreto de estado de alarma hasta finales de marzo. Asimismo, la firma ha conseguido canalizar más de 30.000 toneladas de mercancías

entre las islas del archipiélago balear.

Respecto a la actividad registrada desde los enclaves peninsulares a Canarias y entre las islas del archipiélago, Trasmediterránea ha transportado casi 2.500 camiones y 27.000 toneladas movidas en dichas rutas.

Ahora bien, desde la península ibérica a Ceuta y Melilla, el operador marítimo ha canalizado un total de 3.000 camiones, equivalentes a alrededor de 32.000 toneladas de mercancías. Con la puesta en marcha de sus servicios, la naviera demuestra que está a disposición de la sociedad, ofreciendo sus recursos económicos y de personal para afrontar esta crisis sanitaria.



Noticias Breves



Naviera Armas: a toda máquina con el suministro a Canarias

El coronavirus ha generado que las empresas del sector del transporte no paren ni un minuto para garantizar la cadena de suministro a las islas.

Naviera Armas es la que lidera las operaciones en la islas con el abastecimiento en los destinos insulares. Tres conexiones semanales entre las islas y Cádiz, dentro del marco legal impuesto por esta situación excepcional, permite a los canarios sentir que el confinamiento solamente es doméstico.

Cumpliendo en todo momento la normativa impuesta por las autoridades competentes, la naviera propietaria

de Trasmediterránea transportará solo mercancías en sus rutas entre la Península y Canarias debido a la restricción al tráfico de pasajeros en las conexiones con destino a las islas, decretada por el Gobierno central en su alerta. Las conexiones interinsulares canarias han quedado reducidas también y los pasajeros que empleen estos servicios justifican la necesidad inaplazable de realización del viaje mediante una declaración responsable. A medida que pasan los días, el tráfico de pasajeros en la empresa que preside el lanzaroteño Antonio Armas ha bajado prácticamente al cero absoluto.



El Puerto de Almería comienza con los preparativos de la OPE pese a la incertidumbre del Covid-19

La Autoridad Portuaria de Almería (APA) ha creado una comisión interna para iniciar los preparativos de cara a la próxima operación paso del Estrecho (OPE) con la incertidumbre de si ésta se producirá y, en su caso, bajo qué condiciones debido a la crisis sanitaria provocada por el covid-19 que mantiene al país en estado de alarma desde hace cinco semanas.

Fuentes de la entidad portuaria han indicado que la comisión se ha reunido ya en las últimas semanas con el fin de perfilar las inversiones, obras y servicios necesarios para el desarrollo de la OPE, que habitualmente se inicia a mitad de junio y que se extiende hasta el fin de la primera quincena de septiembre.

En esta línea, el presidente de la APA, Jesús Caicedo, ha afirmado que «se está trabajando con la hipótesis de que haya operación, para estar preparados», ya que el puerto realiza cada año una pronunciada inversión para adecuar sus infraestructuras, como las zonas de aparcamiento, sombras o mejoras en la estación marítima.

Solo en 2019 la Autoridad Portuaria destinó más de 560.000 euros entre gastos e inversiones, lo que ya supuso un 20 por ciento más que en la OPE 2018. Las partidas más importantes se destinan a inversiones en mantenimiento, conservación y obras de mejora, pero también al dispositivo de seguridad, el servicio de información a pasajeros y los servicios de limpieza y mantenimiento.

Accidentes LABORALES

>> ¿Qué responsabilidad tiene la empresa si un empleado se contagia en el trabajo? <<

La crisis sanitaria ha disparado las dudas sobre la seguridad en los centros de trabajo. La guía de buenas prácticas aprobada por el Ministerio de Sanidad contempla, entre otras recomendaciones, la distribución de equipos de protección individual (EPI) cuando no sea posible evitar el contacto personal directo. No obstante, la realidad ha demostrado que las mascarillas, los guantes y los geles no han llegado a todas las empresas. Entonces, ¿qué ocurre si el trabajador cae enfermo?, ¿habrá consecuencias legales?

El pasado 8 de abril, el Gobierno aclaró mediante real decreto que si el contagio se produce de forma exclusiva por la realización del trabajo, será considerado como un accidente laboral “a todos los efectos”. Según José Antonio Fernández, catedrático de Derecho del Trabajo en la Universidad de Granada, esto significa que las empresas podrían enfrentarse a “responsabilidades administrativas, civiles e incluso penales” si se demuestra que se no se adoptaron las acciones necesarias para prevenir la transmisión del virus.

Dificultad probatoria

La mayoría de expertos consultados coincide en que la principal dificultad será establecer una relación entre la enfermedad y el trabajo desarrollado. Para Pedro Linares, secretario confederal de Salud de Comisiones Obreras, lo ideal sería que todos los contagios registrados en las actividades con mayor exposición al virus (supermercados, distribuidoras, hospitales, etc) fueran considerados como accidentes de trabajo directamente y se investigaran posibles infracciones. Como señala Linares, la realidad es bien distinta: son los empleados los que deben denunciar a la empresa y acreditar que estuvieron expuestos a la enfermedad.

La ley prevé un incremento de entre el 30% y el 50% de las prestaciones si no se aplica adecuadamente la normativa sobre prevención de riesgos laborales. El recargo puede venir acompañado de una multa de hasta 41.000 euros, dependiendo de la gravedad del caso. Ana Ercoreca, presidenta del Sindicato de Inspectores de Trabajo y de la Seguridad Social, recuerda que estas medidas disciplinarias no podrán imponerse en base a recomendaciones de Sanidad, sino a normas

de carácter laboral.

En definitiva, la Inspección de Trabajo solo podrá abrir expediente sancionador a las entidades del sector biosanitario que debieron prever una situación como la actual y aun así no han tomado medidas: residencias de ancianos, servicios de limpieza, entidades hospitalarias y poco más. “En el resto de los casos, si detectamos que faltan mascarillas u otros medios de protección, daremos parte al Ministerio de Sanidad para que estudie una posible multa, pero la decisión no dependerá de nosotros”, aclara Ercoreca.

Reclamaciones

Al margen de la Inspección de Trabajo, siempre será posible recurrir a la vía judicial. De hecho, ya se han producido varias denuncias por la falta de medios de protección, sobre todo en el ámbito sanitario. El pasado lunes, el Tribunal Supremo ordenó al Ministerio de Sanidad informar cada 15 días sobre la distribución de material en centros hospitalarios. Tanto el alto tribunal como otros órganos judiciales que tramitan causas similares, aún deben pronunciarse sobre el fondo del asunto: el posible incumplimiento del deber de protección.

José Antonio Fernández cree que los próximos meses vendrán marcados por una avalancha de reclamaciones por la gestión del coronavirus. Desde su punto de vista, lo más probable es que los juzgados se inclinen por exonerar a las empresas y a las administraciones

si no les fue posible mantener la seguridad en los centros de trabajo por causas de fuerza mayor, pero “si se demuestra que hubo una falta de diligencia, sí que podrían ser condenadas a pagar una indemnización por daños y perjuicios”.

También cabe la posibilidad de que los administradores sean acusados de un delito contra los derechos de los trabajadores, que lleva aparejada una pena de hasta tres años de prisión. El abogado Francisco Bonatti recuerda que el Código Penal solo castiga las infracciones más graves. En esa línea, no cree que la justicia vaya a condenar a los empresarios o responsables de personal, “salvo en aquellos supuestos en que no se haya tomado ningún tipo de medida”.

>> Si la infección tuvo su origen en el entorno laboral, se aplicarán las normas previstas para los accidentes de trabajo “a todos los efectos”. Para reclamar, se deberán probar los hechos.<<



ORIENTACIONES PREVENTIVAS FRENTE AL COVID-19

La producción pesquera y acuícola forma parte de la cadena de abastecimiento alimentario cuya actividad debe poder seguir realizándose. En este documento se recoge una selección no exhaustiva de recomendaciones y medidas de contención adecuadas para garantizar la protección de la salud de los trabajadores frente a la exposición al coronavirus SARS-CoV-2.

Medidas previas al embarque

El desplazamiento al puerto pesquero se realizará preferentemente de forma individual. En los casos que deba viajar más de una persona en el vehículo, se respetará que vaya como máximo una persona por cada fila de asientos, manteniéndose la mayor distancia posible entre los ocupantes.

Se controlará el acceso a los lugares de trabajo (puerto, lonja, buque, etc.) comprobando que la tripulación no ha tenido contacto estrecho con casos posibles, probables o confirmados de COVID-19 y la ausencia de sintomatología.

El servicio sanitario de la empresa deberá evaluar la existencia de trabajadores especialmente sensibles a la infección por coronavirus y emitir informe sobre las medidas de prevención, adaptación y protección.

Se informará y formará a los trabajadores sobre los riesgos derivados de coronavirus y las medidas de prevención y protección adoptadas.

Se consultará a los trabajadores y se considerarán sus propuestas.

Medidas en puerto

Se establecerán protocolos de descarga de las capturas que impidan el contacto de pescadores con trabajadores de puerto o lonja.

Se favorecerá la celebración de las subastas en lonja de forma telefónica o telemática.

Organización del trabajo y limpieza del buque

Se reforzará la limpieza y desinfección del buque, en especial las superficies de contacto habitual como manillas, interruptores, pasamanos, escaleras, etc.

Se utilizarán diluciones de lejía comercial (30 ml aprox. en 1 litro de agua), de alcohol (al menos 70%) u otros virucidas autorizados (ver referencias).

PREVENCIÓN

CORONAVIRUS

riesgos LABORALES

Se colocarán en las zonas comunes geles hidroalcohólicos y pañuelos desechables, así como contenedores con tapa y apertura de pedal para los pañuelos usados

Se mantendrá un distanciamiento social de 2 metros.

Si el buque pesquero no reúne las condiciones necesarias para garantizar este distanciamiento, se recomienda el confinamiento de la tripulación en el buque o en alojamientos cercanos a puerto (por ejemplo, casas del mar).

Se organizará el uso de instalaciones comunes (comedores, camarotes, etc.), evitando la presencia simultánea de más de 5 trabajadores y manteniendo la distancia de seguridad, estableciendo turnos de uso si fuera necesario.

Se favorecerá el uso individual de los equipos de trabajo y se desinfectarán tras su utilización. Se garantizará una ventilación adecuada de los lugares de trabajo.

Se alargarán las mareas hasta completar la capacidad de capturas (altura y gran altura).

Con carácter general, no será necesario el uso de EPI adicionales a los requeridos por la actividad laboral.

Higiene personal

Se reforzarán las siguientes medidas:

- Lavado frecuente de manos con agua y jabón o solución hidroalcohólica.
- Cubrir nariz y boca al toser/estornudar con un pañuelo desechable.
- Evitar tocarse ojos, nariz y boca. Se evitará fumar, beber o comer sin lavarse previamente las manos.

Medidas en caso de contagio o sospecha

Se deberá aislar, colocar mascarilla y contactar con el Centro Radio Médico de los Servicios Centrales del Instituto Social de la Marina (ISM), que dictaminará si urge una evacuación o si es necesario el proseguir con el aislamiento.

Se garantizarán las medidas de aislamiento en un camarote de acceso restringido (ver referencias). El suministro de comida se realizará por una única persona con guantes desechables adecuados y los platos y cubiertos se desinfectarán con agua y lejía tras su uso. Los guantes se eliminarán en bolsa con cierre, debidamente señalizada.



Ángel Pestaña,

Anatomía de una mentira histórica.

Sergio Giménez



Libro del mes

Febrero de 1934. El histórico militante de la CNT Ángel Pestaña ha abandonado el anarcosindicalismo y acepta reunirse con José Antonio Primo de Rivera en un concurrido restaurante del Barrio Gótico de Barcelona. No lo mueve el interés político, sino la curiosidad ante la insistencia del joven diputado fascista, que desea incorporar a su Falange a un líder obrero con solera entre las clases populares, al parecer aconsejado por el mismísimo Benito Mussolini.

A partir de ahí, una escuadra de autores franquistas y falangistas, auxiliada por historiadores, periodistas y escritores aposentados sobre cómodos mitos, y con el silencio de buena parte del mundo libertario, forjó una mentira histórica que ha acabado por incrustarse en la losa de tópicos que pesa sobre uno de los hombres más interesantes de nuestro siglo XX.

Este libro trata de resituarlo donde siempre estuvo: contra los totalitarismos y, en este caso, frente al fascismo. Y pretende arrojar luz sobre la trayectoria política y vital de un anarquista de corazón que encontró la vena revolucionaria más fecunda al conciliar sindicalismo, política e internacionalismo obrero con un patriotismo de tradición republicana que se antoja, hoy, oscuro objeto del deseo de la izquierda española parlamentaria.

El autor (Palma, 1976) es licenciado en Historia. Atraído por los herejes, las malditas y los olvidados, dedica sus estudios a las facciones más heterodoxas del anarcosindicalismo español y, en especial, al pestañismo. Forma parte del equipo del portal divulgativo Ser Histórico y publica también algunos de sus trabajos en su blog dedicado al Partido Sindicalista. Además, colabora en la editorial mallorquina Calumnia y en su revista Humanitat Nova.

Piedra Papel Libros, Serie Transhistorias, 9. Jaén 2020
251 págs. Rústica 21x13 cm
ISBN 9788494959783

Lesbos, o el arte de lavarse las manos



El barco de la asociación Mare Liberum lleva dos años en el Mar Egeo, y actualmente su tripulación consta de 7 integrantes. Su trabajo se centra en controlar la frontera marítima entre Turquía y varias islas griegas, principalmente Lesbos, para vigilar el cumplimiento en materia de Derechos Humanos: se registra el trayecto de los dinghies (pequeñas embarcaciones en las que viajan las personas hacia Grecia) y se aseguran de que los guardacostas realmente estén realizando labores de salvamento. Otra de sus tareas es la difusión de lo que ocurre en la isla y, en tiempos en los que nos bombardean constantemente con las víctimas de coronavirus, es importante no olvidar a quienes el sistema ignora.

Los principales campos de refugiadas en Lesbos, aunque no los únicos, son Kara Tepe y Moria. Actualmente, en este último conviven entre 20000 y 22000 personas cuyas necesidades básicas, independientemente de la pandemia, no están en absoluto cubiertas: prácticamente no tienen agua y para conseguir la comida tienen que estar haciendo fila durante horas. Tampoco es un lugar seguro: hay ataques casi todos los días, en las colas (que hay que hacer para casi todo) siempre existe el peligro de recibir una puñalada, muchas mujeres* son víctimas de violaciones y demás agresiones sexuales... Sin mencionar los repetidos ataques por parte de grupos de ultraderecha ante la pasividad de las autoridades griegas.

En Grecia, como en prácticamente la totalidad de los países europeos, las medidas adoptadas frente al coronavirus obligan a la gente a quedarse en sus casas y se multa a quienes las incumplen. Resulta curioso que nadie multe a unos Gobiernos que se niegan a posibilitar su cumplimiento. ¿Cómo van a lavarse frecuentemente las manos o a mantener las distancias más de 20000 personas en un lugar como Moria, donde hay un grifo por cada 1300 pares de manos? Desde dentro denuncian que aunque acudan a la clínica con fiebre y posibles síntomas, no pueden (o no quieren) hacerles un test, por lo que no se sabe si realmente hay presencia del virus. Ni desde ACNUR ni desde la administración del campo se hace prácticamente nada para me-

jorar las medidas higiénicas y, aunque varias ONGs gestionen el acceso a tanques de agua o cosan mascarillas, es un problema que no puede afrontarse en una estructura de estas características.

Desde marzo existen también unos campos "de cuarentena", más pequeños y situados al norte de la isla, a los que se ha destinado a todas aquellas personas que llegaron más recientemente. Debido al coronavirus, el Gobierno griego abolió el derecho a asilo (algo que realmente no es posible pero igualmente hizo) y tomó la decisión de deportar a estas personas. Por ahora, el grupo que fue trasladado a los cam-

NO SABEMOS DE MEMORIA LAS INSTRUCCIONES, REPETIDAS, QUE SEGÚN LA OMS DEBEMOS SEGUIR PARA FRENAR EL AVANCE DEL COVID-19, NINGUNA DE ESTAS, ES REALISTA PARA QUIENES SE ENCUENTRAN EN LOS CAMPOS DE PERSONAS REFUGIADAS.





pos de detención en Grecia continental para ser deportado todavía continúa ahí. Quienes permanecen en Lesbos siguen a la espera, sin saber muy bien qué pasará, recibiendo comida una vez al día y sin duchas, ni baño, ni asistencia médica.

Aunque a día de hoy no existe ningún caso confirmado en Moria, sí los hay en otros campos en Grecia continental. Teniendo en cuenta las condiciones del campo y la falta de medidas de protección, la llegada del cornoavirus a un lugar como Moria supondría una verdadera catástrofe humanitaria. Por ello, varios colectivos y organizaciones de diferentes países europeos están llevando a cabo una serie de iniciativas exigiendo a los Gobiernos que asuman responsabilidades y tomen medidas para evitarla. Una de ellas es el movimiento #LeaveNoOneBehind, probablemente el más grande a nivel europeo, que exige la inmediata y completa evacuación de los campos y el realojo de estas personas en un lugar donde puedan vivir dignamente y protegidas frente al virus.

No podemos salir a la calle pero eso no significa que tengamos que dejar de actuar, aunque

dadas las circunstancias lo que podamos hacer no sea mucho. Es importante seguir contando y difundiendo lo que está sucediendo más allá de nuestros círculos libertarios, más allá de las paredes de nuestra cuarentena. La presión también puede ejercerse a través de los medios y las redes sociales, llamando por teléfono o escribiendo mails a Presidencia o los Ministerios de Interior y Asuntos Exteriores para colapsar sus medios de comunicación y exigir que saquen a la gente de los campos.

La protección, en tiempos de corona, también tiene que ser para todxs.

Desde aquí, lo aconsejable (contrariamente a lo que nos dicen) es que dejemos de lavarnos las manos. Dejemos de limpiar cualquier resto de responsabilidad y hagamos que roce a roce se propague el peligroso virus de la conciencia. Saben que esa será la verdadera pandemia.

VOLVEREMOS A TOMAR LAS CALLES



2020



2019

DIGNIDAD Y LUCHA