



NOTICIAS MARÍTIMAS

Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora



EL SINDICATO ES TU ALTAVOZ



CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO

Avenida del Cid, 154 Tel 96 3834440 www.cgtvalencia.org

con-tenido

03. BARLOVENTO

Contra las reformas que precarizan a la Clase Trabajadora.

06. SALVAMENTO MARÍTIMO

Últimos rescates

08. SALVAMENTO MARÍTIMO HUMANITARIO

Aita Mari desembarca 112 personas en Augusta (Sicilia).

10. REMOLQUE PORTUARIO

Firmado el convenio colectivo del remolque de Gran Canaria.

11. JUBILAD@S DEL MAR

L@s jubilad@s del mar son mileuristas, pero cobran más que la media gallega.

14. ESTIBA

Nuevos paros en los puertos alemanes tras romperse las negociaciones con la patronal.

16. ACCIDENTE LABORAL

13 muertos y 260 heridos tras una fuga de gas en un puerto de Jordania.

18. ACCIDENTE LABORAL

Dos marineros pierden la vida en la explosión de un atunero vigués.

20. MARINA MERCANTE

Los bonistas de Armas revisarán su plan de viabilidad antes de reflotarla.

22. MARINA MERCANTE

Noticias Breves

24. LIBRO DEL MES

El arte de volar

26. TODO POR HACER

España ratifica el Convenio 189: «un hito importante, pero insuficiente»



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



barlo- vento



CONTRA LAS REFORMAS QUE PRECARIZAN A LA CLASE TRABAJADORA

El pasado mes de febrero se aprobó lo que se ha venido a llamar la Reforma Laboral. Esa llamada Reforma, oculta una realidad que nadie se atreve a negar, ni siquiera los poderes financieros, las derechas y la patronal, y es el hecho de que estamos **ante una consolidación de los aspectos más lesivos de las Reformas Laborales de 2010 y 2012, tramitadas en plena crisis financiera, con las que se arrebataron importantes derechos conquistados con grandes luchas por parte de los trabajadores y de las trabajadoras.**

La fase previa de negociación de esta última Reforma, durante el año 2021, estuvo marcada por la ob-

sesión del Gobierno, por alcanzar cualquier tipo de acuerdo que pudiera presentarse como modelo de consenso.

Admitir ese objetivo significaba la renuncia a cumplir lo que aparecía en el Programa del actual Gobierno de coalición, la derogación de las Reformas de 2010 y 2012. Con la premisa del consenso **se garantizaba a la patronal su capacidad de vetar la negociación**, porque es evidente que el restablecimiento de los derechos arrebatados a la clase trabajadora no es precisamente algo que encaje con las aspiraciones de una patronal que había alcanzado importantes beneficios con las reformas laborales, fundamen-

Los derechos se conquistan luchando

talmente la facilidad para despedir, el abaratamiento de los despidos, y la precariedad en la contratación.

Denunciamos en su momento que esta derogación a medias era **un fraude para las aspiraciones y las necesidades de la clase trabajadora** y, su aceptación, una traición más de los sindicatos oficiales del régimen del 78 que durante décadas han venido firmando diferentes acuerdos que presentan a los trabajadores y a las trabajadoras como si fuesen pasos necesarios de cara a mejorar la productividad, la competitividad y, siempre después, alcanzar supuestas mejoras salariales, fomento del empleo estable y otras promesas que nunca se cumplen. La realidad es tozuda y cada una de las Reformas impulsadas en las últimas décadas ha supuesto una **pérdida de derechos de la clase trabajadora para incrementar los beneficios de la patronal.**

Las Reformas Laborales de 2010 y 2012 fueron aplicadas por gobiernos del PSOE y el PP respectivamente y sirven para

ilustrar el funcionamiento del actual sistema en el que un modelo bipartidista gestiona la imposición de políticas neoliberales que persiguen el desmantelamiento de los diferentes servicios públicos y la aplicación de recetas cuyo significado no se nos escapa: competitividad, incremento de la productividad, flexibilización de los contratos laborales, y todo ello en detrimento de las condiciones de vida, laborales y sociales de la clase trabajadora.

No podemos olvidar que la línea ideológica que sustenta la última Reforma Laboral, **supone el acatamiento de las políticas económicas impuestas** desde la Comisión Europea, de marcado perfil neoliberal, sin cuestionarlas y renunciando a la aplicación de las medidas favorables para la clase trabajadora que debería impulsar un supuesto gobierno progresista.

No tenemos ninguna duda que la nueva reforma laboral no rompe con procesos anteriores y viene a consolidar un modelo de **relaciones laborales basado en la precariedad, la temporalidad** y el poder

empresarial, poniendo por encima de las personas y sus necesidades, los beneficios empresariales.

Los argumentos que se utilizan para alabar y justificar esta reforma resultan falaces. La supuesta reducción de la temporalidad en la contratación solo sirve para maquillar los datos oficiales, mientras la realidad es que han convertido la modalidad de contrato indefinido en una suerte de contrato temporal sin definir, por cuanto sin modificación de los motivos para despedir, sin aumento significativo de las indemnizaciones por despido, sin recuperación de los salarios de tramitación y sin facilitar la readmisión en los casos de despido improcedente, seguirá funcionando el despido fácil, libre y barato y, por lo tanto, la generalización de la temporalidad en el empleo pero con el nombre de "Contrato Indefinido".

Vender como un logro la **prevalencia de los convenios de sector**, es pretender tomar el pelo al conjunto del movimiento sindical y volver a otorgar a CC.OO. y UGT más poder en la negociación colec-

tiva, en detrimento del resto de sindicatos de los diferentes ámbitos territoriales y sectoriales.

La **consolidación y normalización de la figura de los ERE y los ERTE**, la ampliación de las causas para su utilización y no establecer límites a su uso, solo persigue reducir los riesgos de las empresas a costa de la clase trabajadora y con cargo a los impuestos del conjunto de la ciudadanía. Primero nos venden las bondades de quienes tienen una empresa y arriesgan su capital para generar riqueza y luego nos utilizan para minimizar ese riesgo y que, entre todas, paguemos la fiesta.

Es un auténtico despropósito el burdo intento, del gobierno más progresista de la historia y los autoproclamados agentes sociales, de pretender pasar página de la reivindicación central de la clase trabajadora en los últimos años para la derogación íntegra de las reformas laborales de 2010 y 2012 y la recuperación de todos los derechos perdidos en dichas reformas.

A este despropósito, de-

bemos sumarle la situación de incertidumbre que estamos padeciendo producto de las tensiones geopolíticas internacionales, que siempre termina pagando la clase trabajadora con sus condiciones de vida y con su propia vida y que, siempre, son aprovechadas por los poderes facticos para especular y obtener pingües beneficios en detrimento de las condiciones de existencia de la mayoría de la población mundial.

La actual **carestía de la vida en el Estado Español** supone un grave empobrecimiento de la población que terminará consolidando para siempre, la escalada de los precios, en la lógica capitalista. Es decir, jamás volverán a situarse en los niveles anteriores y solo servirá para aumentar obscenamente los beneficios de las grandes empresas, las multinacionales y los oligopolios energéticos y ahora, la industria del armamento.

Y a todo esto, ahora, además, se le añade la pretensión que tienen de firmar un denominado **“Pacto de Rentas” cuya base principal es la contención salarial y de las**

pensiones, en un nuevo intento de hacer recaer sobre la clase trabajadora las consecuencias de la crisis, llamándonos a la responsabilidad, mientras los poderes económicos aumentan desmesuradamente sus beneficios y la liviana presión fiscal sobre las grandes fortunas y las plusvalías empresariales nos avergüenzan como sociedad.

Por todo ello, los sindicatos firmantes, manifestamos nuestro compromiso de lucha para hacer frente a la actual agresión que está sufriendo la clase trabajadora en el Estado Español, y hacemos un llamamiento al conjunto de la ciudadanía para participar en las movilizaciones convocadas en todos los territorios del estado el próximo día 25 de junio, con los siguientes objetivos:

Derogación íntegra de las reformas laborales de 2010 y 2012.

Contra la carestía de la vida y el encarecimiento generalizado de los precios.

Contra el Pacto de rentas que pretende contener las subidas salariales y de las pensiones.



Salvamento Marítimo

Rescate de personas

**L@S TRABAJADORAS DE SALVAMENTO MARÍTIMO
TRABAJAN SIN DESCANSO SALVANDO VIDAS**

Rescate 25/06/2022

Rescatan una patera con 54 personas al este de Lanzarote

Salvamento Marítimo ha rescatado este sábado a 54 personas que iban a bordo de una patera rumbo al Archipiélago canario, todas subsaharianas, en su mayor parte varones, además de algunas mujeres y bebés.

El dispositivo de rescate se inició esta mañana a raíz de que un informante en tierra se puso en contacto con el Centro de Salvamento Marítimo en Tarifa y comunicó que una patera había salido de Tarfaya

rumbo a Canarias y dio una posición.

Pasada la información al Centro de Salvamento Marítimo en Canarias, se comprobó que la posición dada por el alertante era errónea y se movilizó al avión Sase-mar 103, avisando también a los buques de la zona para que extremasen la vigilancia.

Sobre las 10.00 el buque CAP San Marco informó al Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo en Las Palmas que había avistado una patera al este de Lanzarote, por lo que se le solicitó que la escoltase a una distancia de seguridad.

El Centro de Coordinación

movilizó a la salvamar Al Nair, que sobre las 12.15 avistó la patera, agradeciendo al buque la escolta, y procedió al rescate de las personas que iban a bordo.

Con todos los rescatados a bordo, la salvamar Al Nair se dirigió al muelle de La Cebolla, en Arrecife. Ya en tierra, fueron asistidos por el dispositivo de seguridad del Servicio de Urgencias Canario (SUC) y Cruz Roja. Todos presentaban buen estado general.

Rescate 23/06/2022

Salvamento Marítimo conduce a Gran Canaria a 44 ocupantes de una patera

La Guardamar Caliope de

Salvamento Marítimo trasladada hasta el muelle gran-canario de Arguineguín a 44 ocupantes de una patera avistada a última hora de este miércoles por un buque mercante al sur de esta isla.

Se trata de 44 varones adultos de origen magrebí a los que Salvamento pudo rescatar a las 05:30 horas de este jueves, después de que el mercante "Iliana" alertara a las 22:50 horas del miércoles de su avistamiento, a 204 kilómetros al sur de Gran Canaria.

La Guardamar Caliope estima poder desembarcar a estas personas en Gran Canaria sobre las 10:30 horas.

Rescate 20/06/2022

Salvamento Marítimo remolca una embarcación con dos tripulantes

Rápida intervención la que ha efectuado Salvamento Marítimo este lunes en Ceuta remolcando a una embarcación de recreo hasta el puerto de la ciudad autónoma. Gracias a la pronta actuación no se ha producido ningún tipo de problema y las dos personas que iban a bordo no han sufrido ningún daño después de la

avería que les ha obligado a solicitar ayuda.

La Salvamar Atria, encargada de rescates, ha sido la que ha remolcado hasta la zona portuaria de la ciudad caballa a esta embarcación de recreo con el nombre de Gabandre I, en la que iban dos tripulantes. El barco se encontraba a la deriva por una avería en la máquina en la bocana de Ceuta.

Rescate 19/06/2022

Salvamento Marítimo rescata 7 personas tras volcar una motora en el puerto de Maó

Salvamento Marítimo ha intervenido en el rescate de siete personas que iban a bordo de una lancha motora que ha volcado cuando estaba navegando cerca del puerto de Maó.

Los hechos han ocurrido este domingo. Los siete ocupantes de la motora han sido rescatados sanos y salvo por la tripulación del velero 'Cuch', que se encontraba en el puerto.

Mientras, el centro de Palma ha movilizado la salvamar 'Antares' para remolcar la motora hasta el interior del puerto.

Rescate 18/06/2022

Trasladados a Algeciras cuatro migrantes que viajaban a bordo de un kayak en aguas del Estrecho

Salvamento Marítimo ha rescatado y trasladado al Puerto de Algeciras este sábado a cuatro migrantes varones de origen subsahariano que viajaban a bordo de un kayak en aguas del Estrecho.

Fuentes de Salvamento Marítimo han detallado que sobre las 10,15 horas de este sábado, una embarcación de recreo ha dado el aviso de la localización de un kayak en el que viajaban cuatro personas.

Asimismo, han advertido a Salvamento que los integrantes del kayak se encontraban bien de salud y que les han dado agua. Además, han facilitado a los servicios de rescate su posición, al sur de Tarifa.

Desde Salvamento Marítimo han movilizado a la salvamar Arcturus, y sobre las 11,00 horas de este sábado ha procedido al rescate de los migrantes, que han sido trasladados al Puerto de Algeciras.



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



Salvamento Marítimo Humanitario

Aita Mari

AITA MARI DESEMBARCA 112 PERSONAS EN AUGUSTA (SICILIA)

Redacción

tercera

Los rescates realizados en esta misión han sido cuatro:

- 14 de junio: recibimos un aviso de un pequeño bote de fibra con 11 varones a bordo a la deriva al norte de Libia. Es un rescate sin mayor complicación pero no por ello exento de riesgos.

- 15 de junio: recibimos un aviso de Alarm Phone. 103 personas en un bote de

goma habían sido interceptadas por la llamada Guardia Costera Libia. Aita Mari pone rumbo a su posición y se localizan varias personas pidiendo auxilio desde el agua. Se inicia un operativo de rescate urgente en el que la vida de las personas en el agua corre un serio peligro. La tripulación de Aita Mari logra recuperar a esas 17 personas. Una persona es traspasada desde el bote de goma de la Guardia Costera Libia al Aita Mari. Después de poner a todas las personas en situación de seguridad el joven Hamsa de 15 años,

tiene que ser atendido urgentemente por las sanitarias a bordo que consiguen devolverle a la vida. Pero nos quedamos sin oxígeno. El buque de rescate SEA EYE, que se encontraba en las inmediaciones con cientos de personas rescatadas, ofrece su ayuda y nos suministra oxígeno adicional. Finalmente el joven tiene que ser evacuado por la Guardia Costera italiana para recibir atención hospitalaria.

- 16 de junio: sin apenas tregua, a media noche, llega un nuevo aviso con 40

personas a la deriva. Entre ellas, hay niñ@s de muy corta edad y mujeres. Conseguimos poner a tod@s ell@s a salvo tras una dura intervención.

- 17 de junio: el bote de monitorización Nadir, de la ONG Resq Ship, alerta de un bote a la deriva con 45 personas en su interior. Aita Mari se hace cargo de la situación y sube a todas ellas a bordo.

Un total de 4 operaciones de rescate que se salda con 112 personas muy vulnerables a bordo. La tripulación de Aita Mari en un trabajo incansable ha tenido que emplearse a fondo para que ninguna de ellas corra peligro. A partir de ese mismo momento, el capitán comienza a realizar las comunicaciones oportunas para solicitar puerto en lugar seguro.

Ante la ausencia de respuesta por parte de las autoridades y el paso de los días, se suceden momentos de angustia, desesperación y tensión que acaban provocando situaciones de inseguridad. No es Aita Mari el único barco que espera respuesta. Alrededor de 900 personas esperan noticias de la UE a bordo

de barcos de otras ONG's como Sea Watch (con 300 personas a bordo aún), Sea Eye, Louis Michell y Nadir. Hoy, transcurridos 8 días desde el primer rescate de Aita Mari, las autoridades italianas han concedido el permiso para desembarcar en el puerto de Augusta (Sicilia).

Pese a la innecesaria demora debido a la mala coordinación entre los diversos países, queremos agradecer a las autoridades la concesión de puerto. Esta misión de rescate ha supuesto un gran reto para la ONG Salvamento Marítimo Humanitario y la tripulación del buque de rescate Aita Mari.

En breve, el buque volverá a partir rumbo a Castellón para acometer las labores de mantenimiento preventivo y certificados que tocan renovar. Al finalizar las labores en varadero, se reanudará la siguiente misión del año. Nos gustaría poder decir que no será necesario volver al rescate, pero lamentablemente nuestra labor sigue siendo imprescindible para evitar muertes en el Mediterráneo. Porque las vías seguras siguen sin existir. Esta misma semana se

ha celebrado el día de las Personas Refugiadas (20J), donde se han reivindicado corredores humanitarios para que este tipo de situaciones peligrosas terminen. **Son necesarias vías seguras y legales para todas aquellas personas que independientemente de su origen, raza, sexo o condición, tengan la oportunidad de desplazarse en aras de un futuro mejor. Un futuro sin explotación, racismo, guerras, esclavitud, violencia, hambre y otras tantas razones más que les obliga a desear una vida más digna.**

Desde Salvamento Marítimo Humanitario y la tripulación del buque de rescate Aita Mari queremos transmitir el agradecimiento más sincero, cariñoso y profundo a todas las personas que nos habéis transmitido apoyo a nivel particular, social y político. Y en especial, a todos los medios de comunicación que nos habéis dado voz. Tod@s formamos parte de una cadena de solidaridad enorme que permite llegar a rescatar al más vulnerable.

El éxito de esta misión también es vuestro y agradecemos lo hagáis extensible.



Remolque Portuario Convenio Colectivo

FIRMADO EL CONVENIO COLECTIVO DEL REMOLQUE DE GRAN CANARIA

Juan Carlos Diaz Lorenzo

Puente de mando

El presidente de la Federación Canaria de Empresas Portuarias (FEDEPORT), José Juan Ramos y representantes del Sindicato de Trabajadores del Mar (SITRAMAR), Miguel Martel y Ricardo Dieppa, respectivamente, presentaron este lunes el primer convenio colectivo del sector del remolque en Gran Canaria, que tendrá vigencia hasta 2031 e incluye las operaciones de remolque en los puertos de Las Palmas, Salinetas, Arinaga y Agaete.

El citado convenio, recién

firmado, aparece publicado el pasado 3 de junio en el Boletín Oficial de la Provincia de Las Palmas y es el primero del sector del remolque que tiene ámbito insular y no provincial, pese a los intentos de que fuera así, debido a las diferencias del servicio en cada puerto y de los puertos entre sí, según señalan los interlocutores.

El presidente de Fedeport destaca que se trata del mejor convenio posible, pues se ha considerado igualdad de condiciones para todos los operadores.

SITRAMAR señala que este convenio sirve como modelo a la Plataforma Esta-

tal del Remolque, donde el sindicato participa a nivel nacional, de modo que pueda ser aplicado en otros puertos, especialmente en los considerados grandes puertos, teniendo en cuenta las peculiaridades de cada uno de ellos.

El convenio garantiza una jornada de 24 horas y un descanso de 48 horas, así como las condiciones laborales y salariales pactadas.

La Autoridad Portuaria y la Capitanía Marítima tendrán la responsabilidad de velar por el cumplimiento de las condiciones de las licencias y de la normativa laboral.



Jubilad@s del mar

Galicia

L@S JUBILAD@S DEL MAR SON MILEURISTAS, PERO COBRAN MÁS QUE LA MEDIA GALLEGA

5. Serantes

La Voz de Galicia

Por la penosidad y peligrosidad de sus oficios, los profesionales del mar pueden jubilarse en España hasta 10 años antes que el resto de trabajadores, si bien rondaban los 60 años de edad los cerca de 1.800 que se retiraron el año pasado. El dato lo divulga el mismo Instituto Social de la Marina (ISM) que reconoce a bordo de los pesqueros «rutinas monótonas, largas jornadas laborales, turnos de trabajo variables...». Tanto sacrificio se lo compensan

parcialmente cuando se retiran. Las pensiones de los trabajadores del mar de Galicia se ajustan literalmente a la definición de mileuristas porque esa cuantía es la que cobran de media, pero también porque queda por debajo de sus expectativas.

Debido a las particularidades de las distintas ramas de actividad, la Seguridad Social cuenta en España con un régimen especial para trabajadores del mar. Incluye a empresarios, autónomos o asalariados de marina mercante, pesca, marisqueo, tráfico interior portuario, náutica recreativa y deportiva, acuicultura marina, buceadores no recreativos, rederos,

Más de 53.000 perciben en Galicia 1.044 euros al mes de media, las pensiones de viudedad rozan los 675 euros y las de orfandad se acercan a 450

estibadores, prácticos de puerto, así como a otros profesionales empleados por empresas de esos sectores, de cofradías, de cooperativas, sindicatos y asociaciones de armadores.

Solo se les aplican los coeficientes reductores que permiten adelantar el retiro a los tripulantes de pesqueros y mercantes, a los mariscadores, percebeiros y recolectores de algas, a los estibadores portuarios y, si prospera en las Cortes la Ley de Pesca Sostenible recién aprobada por el Gobierno, también a las rederas y los buzos profesionales.

El ISM contabilizó el pasado abril cerca de 120.300 pensiones en España. El 44 % de ellas las percibieron poco más de 53.000 gallegos, por jubilación, incapacidad permanente, viudedad, orfandad o por convivir y depender económicamente de un cotizante. Son datos de la Seguridad Social, cuya nómina mensual en Galicia se acercaba días atrás a 768.300 perceptores de esas prestaciones públicas.

Un 11 % más que la media

Las de los trabajadores del mar rozan el 7 % de todas las gallegas, con **una media de 1.044 euros**, un 11 % más que los 927 euros de todas las pensiones de la comunidad autónoma, pero un 7 % menos que el promedio nacional del ISM. Por provincias, las más altas de Galicia están en la de Lugo, 1.081 euros para las 2.680 que había en abril, seguidas de Pontevedra (1.071 y 24.775) y A Coruña (981 y 25.612).

Las pensiones están directamente relacionadas con las bases de cotización a la Seguridad Social. Y los pescadores gallegos sobresalen en el Estado, de 1.449 a 2.796 euros brutos al mes, de acuerdo con la última actualización. Cobraron durante el 2021 casi lo mismo que en el año anterior y esas medias solo las sobrepasaron tripulantes de algunas modalidades de barcos vascos y del Mediterráneo.

Incapacidad permanente

Aun admitiendo que el duro trabajo en el mar puede «resultar física y mentalmente exigente», el ISM investiga por qué

las bajas laborales de los marinos sobrepasan en ciertos casos la duración media de otros sectores. Por enfermedad o por otros causas, casi el 6 % de los beneficiarios de pensiones españolas corresponden a incapacidades permanentes, las que inhabilitan para seguir trabajando. Cerca de la mitad, 3.137, se pagan en Galicia, a razón de **943 euros al mes**, un 8 % menos que el promedio nacional en el sector, pero un 0,5 % más que la media general en Galicia..

Retirarse con 1.278 euros

Excluyendo las pensiones de viudedad, orfandad y a favor de familiares, a los gallegos que se retiran del mar porque la edad o los coeficientes reductores se lo permiten les ingresan 1.278 euros mensuales. Son casi un 9 % menos a la media nacional del sector, pero **un 17 % más que la autonómica** para el conjunto de profesiones. Un total de 31.580, cerca de la mitad de las españolas del mar, se pagan en Galicia: en Lugo son 1.341 euros y 1.556 beneficiarios, seguidas de Pontevedra (1.307 y 15.057) y A Coruña (1.118 y 14.967).

Casi 16.500 viudas

Tragedias como la del **Villa de Pitaxo**, el arrastre de Marín que naufragó el 15 de febrero en Terranova cobrándose las vidas de 21 de sus 24 tripulantes, son la punta del iceberg de una larga lista negra que enlutece Galicia y otras comunidades. Por esos siniestros y porque la dureza de la vida en el mar suele pasar factura en la salud, un tercio de las pensiones que abona en España el ISM son por viudedad. Casi la mitad en

Galicia, 16.407 y **un promedio de 674 euros**, un 3 % por encima del autonómico pero un 14 % por debajo del nacional del sector. A 687 euros ascienden las más altas, las de Pontevedra, donde hay 7.351, seguidas de A Coruña (677 y 8.224) y Lugo (660 euros y 832 perceptoras).

1.566 huérfanos

Sobrepasa a la general autonómica en un 2 % y en un 4 % a la estatal del sector la pensión **media de 447 euros** que reciben

1.566 huérfanos del mar en Galicia (475 los 777 de Pontevedra, 469 los 735 de A Coruña y 396 los 54 de Lugo).

Por depender económicamente de cotizantes del ISM, en Galicia se abonan 377 pensiones a favor de un familiar; el **promedio de 777 euros** es un 4 % más que el nacional del sector y un 19 % más que el gallego para el conjunto de beneficiarios.





Estiba

Puertos alemanes

NUEVOS PAROS EN LOS PUERTOS ALEMANES TRAS ROMPERSE LAS NEGOCIACIONES CON LA PATRONAL

Redacción

 **cadena de suministro**

Las negociaciones entre el sindicato alemán ver.di y la Asociación Central de Empresas de los Puertos Marítimos Alemanes se rompieron la semana pasada, provocando el

inicio de nuevos **paros del sector de la estiba** en las instalaciones de Bremerhaven, Hamburgo y Wilhelmshaven.

La organización sindical quiso denunciar así que la oferta que se pusiera sobre la mesa por parte de la Asociación fuera finalmente **peor a nivel económico** que la planteada

en rondas de negociaciones anteriores.

En concreto, se prevé **un incremento de entre el 3,3% y el 4,9% anual**, contemplándose un pago único de 1.000 euros por parte de las empresas de contenedores, equivalente al 1,3%. Sin embargo, la inflación en la Eurozona se sitúa en el 8,1%, y en



Alemania, en el 7,9%.

Por tanto, ver.di reclama mejores condiciones económicas para los trabajadores, que compensen **la actual escalada de precios** y reconozcan el gran trabajo realizado por los estibadores durante la pandemia.

Por su parte, desde ZDS han pedido una mediación y aseguran que ofrecieron una subida de hasta el 11%, incluyendo un incremento permanente de los salarios del 7,2%, que posteriormente podría ser complementado gracias a los **paquetes de ayudas del gobierno**.

En este sentido, creen que la propuesta está **por encima de otros acuerdos similares en el sector**, pero aseguran que el sindicato no ha mostrado ninguna predisposición a la negociación.

Si no se llega a una solución pronto, seguirá aumentando **la congestión portuaria en la zona**, donde los buques ya están siendo redirigidos a otros puertos para la carga y descarga de mercancías.

Congestión portuaria en

Europa

En cualquier caso, las huelgas llegan en un **momento especialmente crítico para los puertos europeos**, que ya se preparan para la llegada de una ingente cantidad de importaciones en las próximas semanas, como consecuencia de los cierres en China.

La situación no es mejor para las exportaciones, dado que los contenedores llegan a las terminales sujetos a unas fechas acordadas inicialmente, pero posteriormente **los buques son retrasados o incluso se cancela la escala**, a pesar de que la mercancía ya esté en la instalación, teniendo que esperar para embarcar mucho más de lo previsto.

La vuelta a la normalidad va a coincidir con la temporada alta del tercer trimestre, antes de que se hayan resuelto los problemas de congestión portuaria y de escasez de conductores, con lo que **se espera una avalancha de buques en Europa** que los muelles existentes no podrán absorber. La congestión, por tanto, podría durar hasta 2023.

Si no se llega a una solución pronto, seguirá aumentando la congestión portuaria en la zona, donde los buques ya están siendo redirigidos a otros puertos.



Accidente Laboral

Puerto de Áqaba

13 MUERTOS Y 260 HERIDOS TRAS UNA FUGA DE GAS EN UN PUERTO DE JORDANIA

Redacción

ELMUNDO

Al menos 13 personas han muerto este lunes en Jordania y más de 260 resultaron heridas luego de que se volteó y cayó un contenedor lleno de gas tóxico en el puerto de Aqaba (sur), según una fuente oficial.

“El balance de muertos tras la fuga de gas en el puerto de Aqaba se eleva

a 10 muertos y más de 200 heridos”, declaró a AFP el ministro de Información, Fayçal al-Chouboul. Esta cifra, sin embargo, fue subiendo a lo largo de la tarde hasta 12 fallecidos y 250 heridos y esta mañana ya aumentaba hasta 13 fallecidos y 260 heridos.

Más temprano, un portavoz de la seguridad general había anunciado que un “contenedor lleno de gas tóxico se volteó cuando era transportado, provocando una fuga”.

Según responsables, que

hablaron a condición de anonimato, el contenedor se cayó de un barco en la zona sur del puerto evacuado.

El primer ministro jordano, Bicher Al-Khasawneh, y su ministro del Interior, Mazen Al-Faraya, se dirigieron al lugar, según la cadena de televisión oficial Al-Mamlaka.

Aqaba, uno de los principales puertos del mar Rojo, es el único puerto marítimo del reino hachemita, por el que transitan la mayoría de las importaciones y exportaciones

jordanas.

Según imágenes publicadas por la televisión, una grúa que transportaba el contenedor lo dejó caer sobre el barco. Tras el impacto, una humareda amarilla se escapó de inmediato, mientras la gente trataba de huir.

El adjunto del jefe de la Autoridad portuaria de la región d Aqaba, Haj Hassan, declaró a Al-Mamlaka que una “cuerda de hierro que transportaba un contenedor con una sustancia tóxica se rompió, lo que causó la caída y la fuga de la sustancia tóxica”.

Bajo control

Las autoridades jordanas anunciaron más tarde

que la situación ya está “bajo control” en el puerto de Aqaba. “La fuga está muy lejos de las áreas residenciales y la situación está bajo control”, dijo el gobernador de la provincia de Aqaba, Mohamed al Rafaia, en declaraciones a la televisión estatal Mamlaka TV.

Los heridos fueron trasladados a dos hospitales públicos, un hospital privado y un cuarto hospital de campaña, según las autoridades.

El director de salud de Aqaba, Jamal Obeidat, declaró que “los hospitales de Aqaba estaban saturados y no podían ya recibir más heridos”, algunos en estado crítico.

Un contenedor que transportaba la sustancia tóxica se cayó al romperse el cable de la grúa que lo movía





Accidente Laboral

Islas Seychelles

DOS MARINEROS PIERDEN LA VIDA EN LA EXPLOSIÓN DE UN ATUNERO VIGUÉS

Redacción

elCorreoGallego

Las tragedias del mar siguen abriéndose paso para Galicia, aunque nuevamente fuera de la comunidad, que ayer volvió a vivir un día de luto. Dos marineros –uno gallego y otro asturiano– perdieron la vida este miércoles en Puerto Victoria, la capital de las islas Seychelles. Allí murieron a bordo del Albacora Cuatro, un atunero de la empresa viguesa Compañía Europea

de Túnido, ambos trabajadores como consecuencia de una explosión que presuntamente se habría producido por una fuga de amoníaco dentro de este barco.

Esta sería la principal causa de esta nueva desgracia para el sector pesquero gallego, que se suma en un plazo relativamente breve a la enorme tragedia del naufragado Villa de Pitaxo (que se saldó el pasado 15 de febrero con un conjunto de 21 fallecidos, 12 de los cuales continúan en paradero desconocido)

así como el hundimiento del Piedras (producido el pasado 1 de junio, aunque favorablemente todos sus marineros fueron rescatados sanos y salvos).

Con razón del nuevo siniestro, que provocó la movilización de los servicios de bomberos, así como media docena de ambulancias y equipos de emergencias, desplazados todos a la zona del suceso, los demás marineros que ocupaban esta nave fueron desalojados. En este sentido, según manifestaron algunos cuando

fueron socorridos, en este atunero congelador que opera en Atlántico, Índico y Pacífico, podrían no estar los 31 miembros de su tripulación.

Dicha embarcación había descargado en puerto el pasado mes y, de vuelta al mar, sufrió una avería. Así las cosas, tuvo que ser remolcada para reparar el motor en el puerto y ahí es donde se habría originado el accidente. En esta línea, el capitán fue el que alertó de la fuga y el siniestro tuvo lugar sobre las 17.30 horas.

El Albacora Cuatro, construido en 1974 en la ría de Vigo y reformado en 1998 en el astillero Barreras, mide un total de 88 metros de eslora y 16 de manga. Con amplia experiencia en el mar, fue secuestrado durante tres días por piratas somalíes en el 2000. Entonces había 27 tripulantes.

Fuentes del Gobierno trasladaron a Europa Press que además de los dos fallecidos de origen gallego y asturiano --ambos residentes en Vigo-- hay ocho tripulantes heridos.

Las víctimas son Ángel Boo Vidal, de Palmeira, y Francisco Cameán, nacido en Carreira, que formaban parte de la tripulación del Albacora Cuatro, atunero de una compañía de Vigo que sufrió una fuga de amoníaco





Marina Mercante

Naviera Armas

LOS BONISTAS DE ARMAS REVISARÁN SU PLAN DE VIABILIDAD ANTES DE REFLOTARLA

Paula María

LA INFORMACIÓN

El viento vuelve a soplar en contra de Naviera Armas. Accionistas y bonistas de la compañía, entre los que destacan gigantes internacionales como JP Morgan, Deutsche Bank o BlackRock, están analizando efectuar una nueva inyección de liquidez de alrededor de 100 millones de euros para reflotar la mayor naviera de pasajeros española, no sin antes revisar en detalle el plan

de viabilidad de la compañía.

El pool de acreedores ya ha lanzado un proceso competitivo para buscar un asesor externo que revise el 'Plan Futuro' de la compañía, según fuentes del mercado conocedoras del trabajo consultadas por La Información. Se trata de una hoja de ruta a tres años que Naviera Armas presentó en noviembre de 2021, en un cónclave al que fueron convocados medio centenar de directivos y empleados procedentes

de diferentes puntos del país.

El Plan Futuro contemplaba la progresiva recuperación de la compañía tras la estocada de la crisis sanitaria. Pero en los últimos meses, la naviera ha vuelto a transitar por aguas revueltas, al verse impactada por la abrupta subida de los precios del carburante, un imprevisto que ha sorprendido al grupo dirigido por la familia Armas antes de lograr recuperar el pulso tras el golpe de la pandemia.

Todo apunta a que será la alemana Deutsche Bank la entidad que aportará esta nueva inyección de liquidez, según las fuentes consultadas. El paso previo, no obstante, será actualizar las cifras de la compañía de acuerdo con el nuevo escenario de precios de la energía y de restricciones a la circulación marítima impuestas por Marruecos.

Houlihan Lokey está asesorando a la compañía en esta nueva estrategia para conseguir liquidez. La firma ya defendió los intereses de la naviera en el proceso de reestructuración de su deuda, que concluyó en diciembre de 2020. El pasivo de Navie-

ra Armas rondaba entonces los 900 millones de euros e incluía alrededor de 80 millones en préstamos ICO y varias líneas de confirming y factoring, además de distintos contratos de cobertura.

La familia Armas, primer accionista del operador de transporte marítimo, cerró en diciembre de dicho ejercicio un acuerdo con los dueños del 72% de su pasivo para mantener estable su posición en el capital, conocido como standstill en la jerga financiera. El acuerdo con los acreedores redujo de manera significativa la deuda mediante la capitalización de 250 millones de euros en bonos, lo que

concedió a los acreedores la mayoría de los derechos económicos del grupo, quedando en manos de la familia Armas la mayoría de los derechos políticos.

Durante el proceso de reestructuración, los acreedores fueron asesorados por PJT Partners. Las fuentes consultadas aseguran que el acuerdo fue duro para la familia Armas, pues permitió a los bonistas la entrada en el capital de la naviera. En diciembre de 2020, el pool de acreedores, junto con otros tenedores de bonos sénior garantizados, acordó conceder a Armas un crédito puente del entorno de 160 millones para allanar la reestructuración.



MARINA

Noticias Breves



Fred Olsen prueba un sistema de detección de objetos flotantes a distancia

Fred Olsen Express probará por primera vez a nivel mundial un nuevo sistema de detección a larga distancia de objetos flotantes, en servicios en Canarias.

La naviera, junto con la empresa tecnológica Aeromarine y sus representadas Teledyne Flir y DSPNOR, está desarrollando un nuevo sistema de localización que combina, por primera vez, cámaras térmicas y tecnología radar, con un nuevo software de procesamiento de video en alta definición, destinado a incrementar la detección de objetos flotantes semisumergidos hasta a dos millas náuticas de distancia.

Según la compañía, este sistema de detección conectará los equipos de radar con

cámaras térmicas para dirigir las automáticamente a la zona en la que se localice un objeto flotante y emitirá alertas inmediatas en los buques, permitiendo realizar cambios de rumbo con antelación.

La implantación de este nuevo método amplía el conjunto de sistemas y procedimientos para la seguridad y detección automatizada de objetos en las travesías que realiza la naviera en el archipiélago canario.

De igual modo, Fred Olsen impulsa así la incorporación de sistemas innovadores en sus buques, mientras que, a la vez, mejora la seguridad en la navegación e impulsa su responsabilidad medioambiental y el respeto al medio marino y la fauna que lo habita.



Se reanuda el servicio de ferri con pasajeros entre los puertos de Almería y Nador

La compañía Trasmediterránea reanudó el 28 el servicio de ferri con pasajeros entre Almería y el puerto marroquí de Nador, un servicio que la naviera no prestaba desde hace más de dos años, con motivo del cierre de las fronteras marítimas por parte del gobierno de Marruecos.

A las 15.00 horas del día 28, el ferri J. J. Sister zarpó del Puerto de Almería con dirección a la ciudad marroquí, con vuelta prevista ayer domingo. En estos barcos viajaron ya, tanto pasajeros, como vehículos en régimen de pasaje. En los dos últimos años, si bien Trasmediterránea ha mantenido la línea con Nador, el servicio era solo para el transporte de mercancías en ve-

hículos con conductor.

Con la reanudación del servicio de pasajeros con Nador por parte de Trasmediterránea, queda restablecido al cien por cien el transporte de pasajeros con la ciudad marroquí, servicio que ya retomó Baleària a mediados de abril.

Nador supone el 50% del tráfico de pasajeros

En 2019, último año antes de la pandemia y del cierre de fronteras de Marruecos y Argelia, por el Puerto de Almería pasaron más de 950.000 pasajeros. De este pasaje, el Puerto de Nador copó más del 50% del movimiento de viajeros con salida y llegada en la dársena almeriense: en total viajaron 507.620 personas.

MERCANTE

Noticias Breves



Naviera Armas Trasmediterránea programa 280 viajes semanales para la OPE 2022

Supone un incremento del 7% respecto a la OPE 2019 y contará con nueve buques. Desde Algeciras, Málaga, Motril y Almería hay conexiones con Ceuta, Tánger Med, Al Hoceima, Melilla, Nador, Ghazaouet y Orán.

Naviera Armas Trasmediterránea tiene perfilado el plan de flota para la Operación Paso del Estrecho (OPE) 2022, en la que incrementa su capacidad en un siete por ciento con respecto a la OPE 2019 y a la que destina nueve buques que realizarán un total de 280 viajes semanales. Desde los puertos de Algeciras, Málaga, Motril y Almería se conectará con Ceuta, Tánger Med, Al Hoceima, Melilla, Nador, Ghazaouet y Orán, respectivamente.

Durante la OPE 2022, los

buques 'Volcán de Tamasite' y 'Volcán de Tamadaba' cubrirán la línea Almería-Nador y el buque 'Volcán de Timanfaya', la línea Motril-Al Hoceima. El buque 'Almariya' atenderá las líneas Almería-Melilla y Almería-Orán y el buque 'Las Palmas de Gran Canaria' las líneas Almería-Melilla y Almería-Ghazaouet.

En la línea Algeciras-Tánger Med operarán los buques 'Juan J. Sister', 'Ciudad de Málaga' y 'Volcán de Tauce'. El catamarán 'Ciudad de Ceuta' tendrá a su cargo la línea de alta velocidad Algeciras-Ceuta.

El buque 'Ciudad de Ibiza' permanecerá durante todo el verano en Canarias, al servicio de Naviera Armas Trasmediterránea como refuerzo en las líneas orientales.



Un barco de Baleària sufre daños tras chocar contra el dique de Botafoc

El buque Nixe, uno de los ferries de la compañía Baleària que une Ibiza y Formentera, ha chocado contra el dique de Botafoc este jueves por la mañana debido al fuerte viento y ha sufrido desperfectos en la parte inferior del casco.

Según han informado desde la compañía, el incidente ha ocurrido a las 6.30 horas de la mañana, cuando el barco salía por el muelle de Botafoc, donde amarra por las noches, para posicionarse en el muelle de Ribera.

Durante esa maniobra, el barco ha golpeado con una de las defensas del dique de Botafoc a causa del viento. El impacto ha provocado desperfectos en la parte inferior del cas-

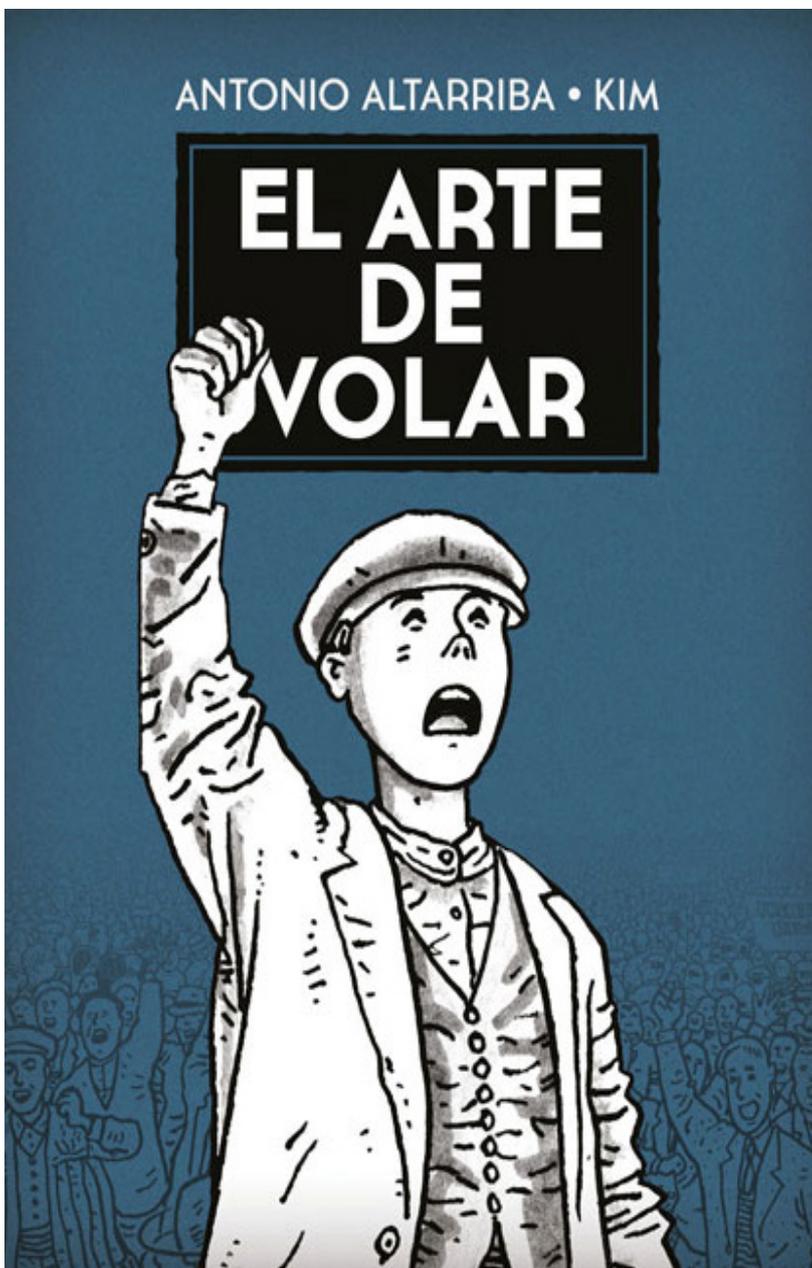
co, donde se ha abierto un gran boquete por encima de la línea de flotación.

El buque iba sin pasajeros en el momento del incidente.

La naviera está valorando los desperfectos para su reparación del buque y ha reprogramado algunas salidas de la flota que conecta las Pitiusas para continuar prestando el servicio.

Según la Agencia Estatal de Meteorología (Aemet), el municipio de Ibiza registra este jueves rachas máximas de viento de 43 km/h, mientras que en Sant Josep pueden alcanzar los 47 km/h y los 48 km/h en Formentera.

El arte de volar



El 4 de mayo de 2001, el padre de Antonio Altarriba se arrojó por la ventana de la residencia de ancianos de Lardero. Sin embargo, su vuelo comenzó noventa años atrás. Inconformista y luchador, Altarriba padre pasó su vida aprendiendo a volar. Desde los campos de Peñaflo, las trincheras de la lucha anti-franquista, la Francia del exilio o la España del dictador, Antonio desplegó sus alas frente a los vientos del siglo XX. Su hijo, en la piel del padre, documenta su historia y construye una de las mejores crónicas de la España del pasado siglo.

Publicada por primera vez en 2009 y ganadora del Premio Nacional de Cómic 2010, El arte de volar es uno de los grandes hitos de la historia de nuestro cómic. Antonio Altarriba y Kim firman una obra imprescindible, alabada por lectores de todo el



mundo y presentada ahora en una edición revisada y ampliada.

Antonio Altarriba: Se inició como guionista en fanzines y publicaciones locales como Zeta, integrado en un equipo de fanzinistas e historietistas zaragozanos de igual nombre, y Bustrofedón, de 1979. Destacado ya por entonces como buen conocedor del medio, coimpulsó las jornadas sobre cómics en la localidad maña y fue escogido como director de la colección Imágenes de la Historia, del sello vasco Ikusager. En 1987 coescribió el libro Comicsarías, fiel espejo de la percepción, a veces deformada, que sobre la historieta se tuvo en España durante los años ochenta. Otras publicaciones de historieta en las

que publicó guiones o escribió textos fueron: Rambla, Rampa, El Víbora, Comix Internacional, Cómics Fanzine, Taka de Tinta, T.V.O., Medios Revueltos, Habe, Texture, Heavy Metal y otras. Entre sus libros de historieta están: Desfase, de 1987, obra colectiva; Norte-Sur, de 1989, también colectiva; Detective, de 1991; Amores locos (2005); El brillo del gato negro (2008); El arte de volar, obra de 2009 galardonada con el Premio Nacional de Cómic junto con Kim; El paso del tiempo, de 2011, recuperación de su obra con Luis Royo; Yo, asesino, tebeo de 2014 dibujado por Keko y muy laureado en Francia; El ala rota, de nuevo con Kim y publicado en 2016 formando un díptico con El arte de vo-

lar; El perdón y la furia, de nuevo con Keko, en 2017, un tebeo de la colección de el Museo de el Prado.

Kim: Hijo de un represaliado por el franquismo, Joaquim Aubert estudió Bellas Artes y se interesó primero por la pintura. Publicó sus primeros cómics en la revista musical Vibraciones, bajo la influencia del cómic underground de Estados Unidos. Ha colaborado también con otras revistas, como Por Favor, Mata Ratos, Rambla, El Víbora y Makoki.

En 1977 inició su colaboración con el semanario humorístico El Jueves, del que fue miembro fundador.



Todo por hacer Derechos Laborales

ESPAÑA RATIFICA EL CONVENIO 189: «UN HITO IMPORTANTE, PERO INSUFICIENTE»

TEl pasado 9 de junio se aprobó, en el Congreso de los Diputados, la ratificación del Convenio 189 de la OIT (Organización Internacional de Trabajo), por el cual se iguala a las trabajadoras del hogar con

el resto de trabajadoras de otros sectores: inclusión en el régimen de la seguridad social, desempleo y despido regulado. Su aprobación fue espolcada por una sentencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos de Estrasburgo, que en febrero dictaminó que España discrimina por

razón de sexo a las trabajadoras del hogar al negarles la prestación de desempleo. Que se haga efectiva llevará tiempo, negociaciones y, sobre todo, voluntad de dotar la ley de presupuesto.

Ese día, multitud de colectivos de trabajadoras del hogar celebraron la



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



Un sindicato combativo, honesto y solidario

noticia. Pero avisaron: estas prestaciones no llegan a todas. “Es un hito importante, pero insuficiente”.

No estamos todas, faltan las internas

En primer lugar, el Convenio pone sobre la mesa una anomalía laboral que sólo se da en el sector del hogar y cuidados. Y es que, si con la ratificación del Convenio 189 se les iguala en derechos al resto de trabajadoras, el sistema de internas debería estar prohibido. De la misma manera que no hay camioneros, camareros, oficinistas o repartidoras internas, este sistema casi esclavista se debería abolir en el sector de los cuidados.

La necesaria modificación (y ojalá derogación) de la Ley de Extranjería

Por otro lado, se encuentra la cuestión de los papeles. Se calcula que más de 600.000 mujeres trabajan como empleadas del hogar. Entre ellas, 70.000 se encuentra en situación irregular, según Unicef. Se trata del sector que más trabajadoras en situación administrativa irregular tiene. Además, unas 40.000 mujeres trabajan como internas. 9 de cada 10 son extranjeras. Y una parte considerable se encuentra en situación irregular. Y, mientras que no se reforme la Ley de Extranjería, que obliga a las personas migrantes a permanecer tres años em-

padronadas en el Estado español antes de poder acceder a un contrato de trabajo, las vulneraciones de derechos de personas vulnerables a los abusos (en los que la presencia en el domicilio de los empleadores se convierte en una disponibilidad plena) continuarán.

Es por esto que distintas organizaciones de trabajadoras en lucha solicitan, junto a la aprobación del Convenio 189, una reforma de la Ley de Extranjería que permita que los contratos se realicen sin necesidad de esperar los tres años en situación irregular. De lo contrario, el reconocimiento de derechos quedará en papel mojado para muchas.

