



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

OCTUBRE 2022 N°89

NOTICIAS MARÍTIMAS



Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora

A las cosas...
Por su nombre



Contra la pérdida progresiva de los derechos de la clase trabajadora

Confederación General del Trabajo

con-tenido

03. BARLOVENTO

CGT se adhiere al manifiesto de Alianza por la Justicia Global' que exige una ley de obligaciones extraterritoriales a las grandes multinacionales

06. SALVAMENTO MARÍTIMO

Entrevista a Manuel Capa

12. REMOLQUE PORTUARIO

La justicia da la razón a la CGT Mar y Puertos en la demanda interpuesta contra los remolcadores de santander, RUSA S.L.

14. INTERNACIONAL: ESTIBADORES

Comienza una nueva huelga de estibadores en el puerto de Liverpool

16. ACCIDENTE MARÍTIMO

La caja negra del Bentago Express se borró mientras estaba encallado en Agaete

18. ASTILLERO BARRERAS

El juez abre la vía para que la quiebra de Barreras tenga culpables

20. MARINA MERCANTE

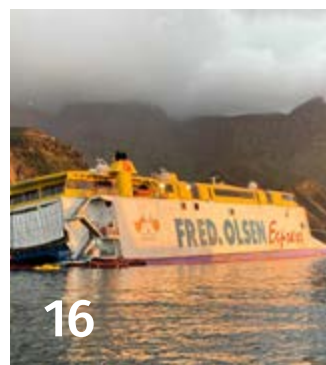
Noticias Breves

22. LIBRO DEL MES

1984

24. TODO POR HACER

Mahsa Amini



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



CGT se adhiere al manifiesto de 'Alianza por la Justicia Global' que exige una ley de obligaciones extraterritoriales a las grandes multinacionales



**Secretariado Permanente
Comité Confederal**

Los y las anarcosindicalistas pretenden que desde el Estado se obligue a las grandes corporaciones a ser responsables de la actuaciones de sus filiales, proveedores o subcontratas en materia de Derechos Humanos.

La **Confederación General del Trabajo (CGT)** ha hecho público su respaldo

a la iniciativa de 'Alianza por la Justicia Global' consistente en exigir al Estado que las grandes multinacionales no puedan continuar interactuando en territorios impunemente, sin responder ante los abusos y las violaciones de los Derechos Humanos.

Este colectivo, a cuyo manifiesto se han sumado los y las anarcosindicalistas de la CGT, considera que en los últimos años existe una creciente preocupación por el impacto de la acción de las grandes multinacionales en comunidades indígenas y campesinas, y las consecuencias sociales, econó-



micas, políticas, etc. que están derivándose de estas acciones. Por ello, indican desde 'Alianza por la Justicia Global', es urgente el establecimiento de mecanismos que controlen y castiguen los abusos de las grandes corporaciones, para impedir la impunidad y evitar su repetición. Y en el caso del Estado español, explican que a pesar del desarrollo de sistemas de apoyos, a través de subvenciones, para la internacionali-

zación de las empresas, donde se reconocen las "buenas prácticas", todavía no hay un mecanismo eficaz que haga posible el seguimiento y la evaluación para poner fin a los incumplimientos en relación al respeto a los Derechos Humanos.

Por otro lado, desde esta plataforma aseguran que las violaciones a los Derechos Humanos en la última década han aumentado, lo que viene a

demostrar que el derecho internacional en este sentido es muy frágil. Es por lo que esta reivindicación se hace más necesaria y urgente que nunca, dado el contexto global de guerras, crisis climática, crisis energética, crisis socioecológica y ante el avance del capitalismo y las desigualdades entre seres humanos en contraposición de las grandes facilidades que se les entrega, a través de los Estados, a las grandes multinaciona-



les.

Desde CGT también creen que el anteproyecto de ley sobre “la protección de los Derechos Humanos, la sostenibilidad y la diligencia debida en las actividades empresariales transnacionales”, puesto en marcha desde el Ministerio de Derechos Sociales y Agenda 2030 del Gobierno español, no es suficiente. De ahí que la organización rojinegra respalde esta propuesta,

con el objetivo de aumentar las inspecciones y los controles públicos para que los derechos de todos los seres humanos estén garantizados en todos los puntos del planeta.

Desde CGT también han recalcado que la vida de las personas no puede pasar a un segundo o tercer plano en beneficio de las grandes corporaciones, que concentran el poder en pocas manos y que impiden que la riqueza se

distribuya de otra manera más solidaria entre la ciudadanía.





Salvamento Marítimo

Entrevista: Manuel Capa

MANUEL CAPA: “NO HAY PREVISIÓN NI GESTIÓN PARA REFORZAR CON MÁS UNIDADES LOS RESCATES”

Diario de Lanzarote



Eloy Vera

Más de la mitad de las pateras que han llegado a Canarias en los últimos meses lo han hecho a Fuerteventura y, sobre todo, a Lanzarote. El delegado del comité de empresa de flota de Salvamento Marítimo de la

Confederación General de los Trabajadores (CGT), Manuel Capa, pide reforzar la zona con más medios acuáticos. Un buque guardamar sería la solución.

A pesar de la experiencia migratoria de Canarias, Capa denuncia el retraso y la falta de previsión del Ministerio de Fomento para reforzar la zona de las islas orientales durante los meses en los que la calma del mar hace que se incrementen las llegadas de embarcaciones.

Este trabajador, con 12

años de experiencia en el rescate de migrantes, llama la atención sobre la precariedad de las embarcaciones en las que están llegando estas personas, unas neumáticas que ya han dejado centenares de muertes en la fosa del mar.

Según datos que maneja Cruz Roja, el 53 por ciento de las pateras que llegan en estos momentos a Canarias, lo hacen a Lanzarote y Fuerteventura. ¿Son suficientes los medios para hacer frente a estas llegadas?

Los medios son los que son, pero se podrían reforzar. Sobre todo, en esta época del año, final del verano y hasta diciembre, que es cuando vienen las calmas y cuando, normalmente, aumenta la llegada de migrantes. Si hubiera más unidades se repartiría mejor el trabajo y se sobrellevaría mejor. La carga, tanto física como emocional de los trabajadores, va en detrimento de la seguridad. Repercute en la seguridad de quienes rescatamos.

En las últimas semanas también han tenido que desplazarse hasta Lanzarote al rescate de pateras...

Sí. Al final, tenemos que hacer rescates a la altura de Lanzarote o de La Graciosa y trasladar a esos migrantes a Fuerteventura. Los CATE deben tener más capacidad porque puede ocurrir que, después de hacer millas, nos digan que no caben en Lanzarote o Fuerteventu-

ra y haya que enviarlos a Gran Canaria.

¿Cuántas guardamares hay operativas en Canarias?

En estos momentos, hay dos guardamares: la Calíope, en Arguineguín, y la Polimnia en Fuerteventura.

¿Son suficientes?

Ahora mismo vamos salvando la situación, pero como haya un incremento nos encontramos con que no hay una previsión ni una gestión por anticipado para intentar reforzar esta zona con más unidades por si viene una carga de trabajo. Siempre ocurre lo mismo. Desde el sindicato estamos intentando exponer a la empresa que se puede reforzar por anticipado, pero no lo hacen y cuando llega el momento de sobrecarga nos la comemos los que estamos. Cuando pasa el momento es cuando refuerzan, como pasó hace dos

años en Arguineguín. Hasta noviembre fue fortísima la inmigración y a partir de diciembre se paralizó todo. Fue entonces cuando tuvimos un refuerzo buenísimo, pero fuera de tiempo. No se anticipan a reforzar. Cuando hay un incremento de temperaturas, a partir de Semana Santa, vemos cómo se prohíbe hacer fuego y se contratan dotaciones de refuerzo. Si en Canarias hay un aumento de migrantes a partir de septiembre, se debe reforzar. En vez de tener una serie de unidades paradas en algún sitio, tráelas aquí y cuando llegue el momento se utilizan.

¿Qué medios harían falta para tener cubierta la zona SAR Canarias ante el fenómeno migratorio?

La zona SAR Canarias está cubierta, pero cuantos más medios se traiga mejor. Ahora mismo, con otra guardamar más en Lanzarote o en Fuerteventura se podría cubrir muy bien



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 zona. Estaríamos mejor, contando también con que la lancha Mízar esté operativa. Estarían la Mízar, en Gran Tarajal, la Al Nair, en Lanzarote, y dos guardamares. De esa forma, estarían cubiertas las dos islas.

¿Por qué no responde el Ministerio de Fomento a estas necesidades?

La excusa que ponen es que no se pueden hacer contrataciones. Nosotros no hablamos de hacer contrataciones, sino de movilizar unidades. En estos momentos, la Guardamar Talía está en Huelva, una zona no migratoria, y se podría traer aquí o traer el buque Miguel Cervantes. ¿Por qué no puede haber un remolcador a mitad del mar, como se hizo en la época de Alborán? El Sar Mastelero estuvo en mitad del Alborán rescatando.

Las salvamares han conseguido tener un cuarto tripulante y las guardamares tienen ocho. ¿Es suficiente ese personal en las embarcaciones para el rescate de pateras?

A bordo sí. Se han cubierto los estándares que es-

taban pendientes desde la crisis de 2008, cuando hubo un recorte de personal. Ahora están los barcos cubiertos, pero es necesario que cuando haya una carga de trabajo se apoye con más medios. Ya sea con una guardamar, una salvamar o un buque.

Hay días en los que han tenido que hacer hasta dos rescates, ¿cómo se soporta esa carga anímica?

Una de las reivindicaciones era que las guardamares tuvieran un régimen de trabajo distinto al resto de las flotas. Se planteó para sobrellevar la carga de cansancio, estar 15 días de trabajo y un mes de descanso. Se acorta el tiempo de embarque y la condición física y emocional se puede sobrellevar. En mi caso, en una semana he tenido 80 horas de trabajo. Ahora mismo, estamos en 60.

Salvamento también anunció la puesta en funcionamiento de drones en los rescates. ¿Están funcionando?

Que yo sepa no.

Las personas que llegan

a Canarias, cada vez lo hacen en embarcaciones más endebles. Las pateras y cayucos casi han desaparecido y, en cambio, los viajes se hacen en neumáticas. ¿Cómo afecta al rescate?

Hay dos visiones. En el momento del rescate, para nosotros es mucho más fácil una neumática. La segunda parte es que las neumáticas son de muy mala calidad y vienen sobrecargadas. Una neumática no deja de ser un barco diseñado para 10 o 12 personas. Sin embargo, vienen con 40, 50 o 60 personas. A cien kilos por persona, porque vienen con mochila y mucha ropa, hablamos de 6.000 kilos. Es mucho peso en unas condiciones de mar donde hay olas bastante importantes y con neumáticas de mala calidad. Muchas se estropean en el camino, se deshinchán. Hace unas semanas, una de ellas chocó con nuestro barco y rajó. El rescate en la neumática es mucho más sencillo porque la embarcación queda a la altura de la zona de rescate por lo que el trasiego de personas desde ahí a nuestro barco es muy sencillo. Sin embargo, el

problema es que son muy endebles.

¿Qué panorama se están encontrando cuando llegan hasta la patera?

Estamos viendo que, por las condiciones de viento y las olas que hay aquí, las pateras se mueven como colchonetas de playa. Esa fricción hace que tiendan a deshincharse, pincharse, llenarse de agua. Van sobrecargadas. Las personas van con las piernas por fuera. Es complicado.

Lleva 12 años vinculado a los rescates de migrantes. ¿Cuál ha sido el momento más crítico?

Fue el momento crítico del muelle de Arguineguín. Salir a las doce de la noche a un servicio y tener dos y tres. Al final, rescatabas de doce de la noche a ocho de la mañana a 200 personas en diez embarcaciones. Ibas empatando una con otra. Llegabas al muelle y desembarcabas a 200 personas en un muelle donde no cabía nadie más. Eso un día y otro. Era una situación muy extraña. Desembarcabas gente, mientras el muelle seguía llenándose y no se iba nadie. Nadie los atendía. Estaban al sol en un solar sobre el asfalto.

¿Esas estampas cómo afectan a los trabajado-

res del rescate?

Afectan bastante. Vivimos en un sector donde la gente no quiere exteriorizar sus sentimientos. Al final, buscas hacerte tu cápsula. Se intenta olvidar y seguir con la rutina.

¿Se termina acostumbrando a llegar hasta la patera y ver la imagen de mujeres desesperadas con sus hijos en brazos o a meter cadáveres ahogados en una bolsa?

No te acostumbras, lo haces porque tienes que hacerlo. Cuando estás cogiendo un cadáver y metiéndolo en el sudario, lo abres y cierras la crema-



llera para no mirar a la persona. Se intenta, de alguna manera, obviar esas imágenes.

¿En algún momento, ha visto barcos nodriza en el mar?

Eso no existe. Incluso, ha habido muchas fotos en internet en las que se decía que se estaban construyendo cayucos para invadirnos. Es Vox quien está mandando esos bulos. Los cayucos y pateras salen de las playas. Ahora proliferan las neumáticas porque son colchonetes hinchables que se hinchan cuando y donde quieren. Pueden hincharlas donde saben que no está el control de policía o donde el policía ha dejado hincharla.

Acaba de mencionar a Vox. Salvamento tampoco se ha librado durante estos años de las acusaciones de la extrema derecha que los ha llegado a llamar “taxis acuáticos” para trasladar migrantes...

Vox tiene que defender los intereses de los ricos y echarle la culpa a los más pobres y al que no puede protestar, que es el mi-

grante. No hay que hacerles caso.

¿Qué opina de los comentarios en redes sociales donde se llega a insinuar que Salvamento Marítimo va casi hasta Marruecos a rescatar a los migrantes?

Son ignorantes. Aunque fuésemos hasta Marruecos, Salvamento Marítimo es un ente público y civil. Esa situación legal de público y civil hace que no tengamos una connotación militar. Por tanto, podemos entrar en aguas internacionales o territoriales de donde sea y donde se consigue salvar vidas humanas. Una Guardia Civil no puede entrar en aguas de Marruecos porque son fuerzas de seguridad ni una patrullera española puede entrar en aguas alauitas por lo mismo. Nosotros podemos salvar en aguas de Marruecos porque somos civiles.

¿Ve con buenos ojos que se refuerce el rescate en el mar a través de ONG, como ocurre en el Mediterráneo?

No. Somos un servicio público y civil y hay que defender lo público: hos-

pitales, educación, salvamento... En España no se puede contratar a una ONG. Se trata de reforzar y no contratar a una ONG.

¿Qué diferencias ve entre la crisis de los cayucos de 2006 y la llegada de pateras en estos momentos?

No viví aquella época, pero mis compañeros comentan que en aquel momento migratorio se desplegaron muchos medios aquí. Había tripulaciones de refuerzo mucho más que ahora.

España y Rabat han llegado a un acuerdo de buena vecindad que pasa por el control del tema migratorio. ¿Desde el agua han notado ese cambio?

Hay una mayor cooperación por Marruecos, pero es cierto que cobró 500 millones de euros hace poco. ¿Hay voluntad o es el impuesto revolucionario por parar la frontera? Al final, es externalizar la frontera. Se contrata una seguridad privada en la costa de allí y los dejan salir a chorreo, pero esto es un arma de doble filo. El día que haya negociación por la cuantía de tomates que pueden salir de Ma-

rruecos o cuotas pesqueras y España o Europa les estén presionando y Marruecos no consiga lo que quiere habrá avalancha. Al final, estamos ante el chantaje de un dictador.

En estos momentos, no se está permitiendo a los medios de comunicación acceder al muelle de Puerto del Rosario cuando llega una patera. ¿Qué le parece esta prohibición?

El gobierno progresista no

es progresista. Se ha ido para otro lado. Incluso, el gobierno en coalición que tienen ya no es tan de izquierda. No quieren que se hable de migración. Es un tabú.

CGT ha denunciado la militarización de Salvamento Marítimo en alusión a un mando único en 2018... ¿Cómo afecta esa militarización en los rescates?

Esa militarización lo que hace es ralentizar los rescates. El procedimiento ha

cambiado. Antiguamente, cuando se detectaba un aviso, se movilizaba una unidad y el barco salía hacia el lugar. Cuando entró el mando único cambió el sistema. Necesitamos localización GPS de la patera. Patera avisada, sale el avión y una vez localizada es cuando se moviliza el barco que tiene que navegar varias horas hasta llegar a la patera. Al final, el tiempo de exposición de esas embarcaciones precarias aumenta. También el peligro y las muertes.





LA JUSTICIA DA LA RAZÓN A LA CGT MAR CONTRA LOS REMOL- CADORES DE SANTANDER

CGT Mar y Puertos



Comunicado

El pasado 8 de marzo de 2022, CGT Mar y Puertos denunció a la empresa RUSA SANTANDER S.L por tener a sus trabajadores realizando una jornada de trabajo excesiva, ya que realizan aproximadamen-

te 4.030 horas de tiempo de presencia además de las 1.826 horas de jornada efectiva, en cómputo anual, que establece su convenio, resultando un total de 5.856 horas de trabajo anuales. Además, sus trabajadores eran llamados en sus periodos de descanso o en periodo vacacional para urgencias.

Cabe recordar que antes de que CGT denunciara a dicha empresa, ésta despidió a 9 trabajadores, de los cuales se presentaron a las elecciones sindicales en las listas de la CGT 3 de

ellos, para así intentar negociar un convenio para mejorar su seguridad y sus condiciones de trabajo, este hecho se le considera persecución sindical.

Finalmente, el Juzgado de los Social de Santander, mediante la sentencia nº000342/2022, da la razón en la demanda de conflicto colectivo presentada por los afiliados de CGT MAR contra RUSA SANTANDER S.L.

El juez determina que:

- **Las 4.030 horas de pre-**

sencia realizadas por los trabajadores de los remolcadores exceden del límite de 20 horas de presencia semanales establecidas por ley.

- **Las horas de presencia que se realizan a bordo de los remolcadores son consideradas tiempo efectivo y no de presencia.**
- **Se reconoce el derecho de los trabajadores a no ser llamados para urgencias en su período vacacional y de descanso.**

Además de lo expuesto anteriormente, reconoce que la CGT es un sindicato representativo en el sector de remolque estatal, por lo que dispone de legitimación en los procesos judiciales.

Esta victoria sobre la jornada en los remolcadores de Santander es una ratificación, una más, de la sentencia ganada en

el Tribunal Supremo por el mismo sindicato y que crea jurisprudencia.

CGT advierte de que todavía existen empresas de remolque en puertos españoles que establecen un régimen de esclavitud mediante jornadas laborales ilegales. Vuelve a recomendar a la Dirección de Marina Mercante, a través de sus Capitanías, de que no están ejerciendo su labor de vigilancia para que se cumpla la legislación española, así como a los gobiernos autonómicos con la publicación de convenios en fraude de ley.

Por estas razones, CGT seguirá su labor de defensa de los derechos de los trabajadores, a pesar de las persecuciones sindicales y, denunciará, a aquellas empresas de remolque que sigan con estas prácticas fuera de ley.



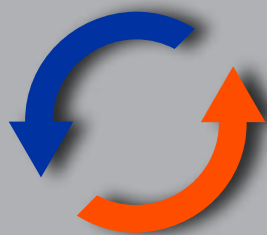


Estibadores

Peel Ports

COMIENZA UNA NUEVA HUELGA DE ESTIBADORES EN EL PUERTO DE LIVERPOOL

Cadena de Suministro



Redacción

Peel Ports afirma haber ofrecido una subida salarial del 11%, el mayor incremento “de lejos” ofrecido por cualquier empresa portuaria en Reino Unido.

Los estibadores del puer-

to de Liverpool han iniciado este lunes **una nueva huelga de dos semanas**, con motivo de la disputa que mantienen Peel Ports y el sindicato Unite, que no muestra signos de resolverse a corto plazo.

Peel Ports afirma haber ofrecido una subida salarial del 11%, el mayor incremento «de lejos» ofrecido por cualquier empresa portuaria en Reino Unido, que supondría un incremento del salario anual de los estibadores hasta las 43.275 libras.

Además, insiste en que ha mejorado su oferta salarial seis veces desde que comenzó el conflicto y acusa a Unite de bloquear la participación del servicio de conciliación, Acas.

El puerto se ha enfrentado a un gran número de acciones sindicales en los últimos meses, lo que ha obligado a las navieras a redirigir sus escalas hacia otros puertos de la zona. No obstante, cabe recordar que el conflicto salarial también llevó a convocar una huelga en el puerto de Felixstowe en

verano.

Desde Unite, consideran que «el comportamiento poco fiable de Peel Ports y sus intentos de amenazar a la fuerza laboral solo están intensificando la disputa».

En este sentido, criticó la decisión de la empresa de emitir un aviso formal de despido a 132 trabajadores desde que comenzaron las huelgas, en un momento en que Peel Ports había manifestado su deseo de expandirse.

Peel Ports y sus intentos de amenazar a la fuerza laboral solo están intensificando la disputa

La lucha de los trabajadores no parará hasta conseguir sus objetivos



Accidente Marítimo

Fred Olsen

LA CAJA NEGRA DEL BENTAGO EXPRESS SE BORRÓ MIENTRAS ESTABA ENCALLADO EN AGAETE

Canarias 7



Jesús Quesada

La comisión que estudia los accidentes marítimos achaca a Fred Olsen, el capitán y la contrata que los datos de la travesía desapareciese.

El armador (Fred Olsen),

el capitán del barco que encalló el 7 de enero de 2021 junto al Puerto de Las Nieves de Agaete y la empresa Especialidades Técnicas Electrónicas (Etel), encargada del mantenimiento habitual del Registrador de Datos de la Travesía (RDT), la caja negra del barco, «no cumplieron con la obligación de salvaguardar los datos del RDT, que habrían proporcionado información valiosa para la investigación y la elaboración de este informe y para la formulación de recomendaciones para mejorar la seguridad de la

maniobra de atraque en este tipo de buques» de pasaje y carga.

Así lo señala el informe elaborado por la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos del Ministerio de Transportes sobre la embarrancada del buque Bentago Express en la baja Las Merinas durante la borrasca Filomena, que concluye que la causa del accidente «fue una ejecución fallida de la maniobra de entrada a puerto prevista por las condiciones meteorológicas».

lógicas adversas».

El informe desvela que la Comisión solicitó a Fred Olsen la realización de una copia de seguridad de todos los datos del RDT menos de 12 horas después del accidente, que la naviera pidió al gerente de Etel que viajara a Agate y subiera al buque para hacerla y que, como el día 8 de enero no era seguro que nadie ajeno a los medios de rescate subiera a bordo, el gerente de Etel se puso en contacto telefónico con el capitán para darle las instrucciones necesarias.

Instrucciones erróneas

Sin embargo, según las declaraciones del capitán y del gerente de la citada empresa, las instrucciones que se dieron fueron para apagar la unidad electrónica principal del RDT, pero no para hacer copia de seguridad de los datos ya registrados. Además, el gerente de Etel «no ha querido explicar por qué consideró más conveniente no realizar una copia de seguridad de los datos antes de apagar el RDT».

El capitán siguió esas instrucciones, procediendo a apagar el aparato y a des-

conectar los interruptores magnetotérmicos que le dan alimentación eléctrica. Al día siguiente volvió a encenderlo y se iniciaron de nuevo todos sus componentes.

No fue hasta el día 15 de enero, con el barco ya desencallado y atracado en el Puerto de Las Nieves, cuando el gerente de Etel subió a bordo y confirmó que el RDT estaba encendido. Fue entonces cuando se produjo «una interrupción súbita» de los registros sin que se registrase previamente una orden de apagado del equipo. «Este es el momento en el que el gerente de Etel desconectó la unidad de memoria de la unidad principal sin haber realizado un apagado de la misma», relata el informe.

Datos irrecuperables

La Comisión comprobó, tras analizar la unidad de memoria presente en la unidad electrónica principal, que hasta el apagado del día 8 de enero en esa unidad de memoria se encontraban presentes los datos registrados desde el 5 de enero, lo que incluía por completo todo el día

del accidente. El encendido del día 9 provocó que la RDT siguiese registrando datos y sobreescribiendo los más antiguos. «De esta forma el encendido provocó que los datos del día del accidente quedasen borrados».

Al respecto, el informe deja claro que «se tiene constancia de que los datos en la fecha del accidente fueron registrados, pero la sobreescritura los hace totalmente irrecuperables».

De haberse realizado una copia de seguridad de la caja negra del barco antes del apagado del día 8, «esta copia se habría mantenido protegida en la partición reservada y nunca podría haber sido borrada por la operación del RDT tras su encendido el día 9», agrega el informe de la Comisión del Ministerio.



Astilleros

Barreras

EL JUEZ ABRE LA VÍA PARA QUE LA QUIEBRA DE BARRERAS TENGA CULPABLES

València Plaza



Redacción

El plan de liquidación de Hijos de J. Barreras ha superado todas las alegaciones y cuenta ya con la aprobación judicial. La magistrada del Mercantil 3 de Pontevedra, que asumió el concurso de acreedores y la venta de la unidad productiva al grupo Armón, dictó ayer un auto dando su aprobación al plan de liquidación presentado

por los administradores concursales.

El documento judicial echa abajo las alegaciones presentadas por Abarca Companhia Seguros, aseguradora del contrato de construcción de los dos cruceros fallidos convenidos por la naviera noruega Havila en el 2019. Esta compañía pedía la suspensión del plan de liquidación «en tanto no se resuelvan dos litigios de gran trascendencia para el concurso». Se trata del juicio ya celebrado en Londres y a la espera de sentencia en el que se dirime quién debe pagar los 38 millones de euros más intereses que costó la cancelación de este pedido; y del proceso

de arbitraje abierto tras la reclamación, por parte de la naviera Armas, de 28 millones de euros adelantados a Barreras en el 2020 para la puesta de quilla de un ferri contratado que nunca se llegó a construir.

En la misma línea, el auto de la jueza desestima la petición de Barens Insurance, a quien la naviera Armas pidió la ejecución de las garantías. Barens considera que concurren razones suficientes para no autorizar el reparto de la masa activa de Barreras hasta la resolución de los pleitos con Havila y Armas, pero la magistrada no lo ha considerado así.

Tampoco ha admitido la jueza la reclamación del Banco de Crédito Social Cooperativo, que en su escrito de alegaciones requirió que la administración concursal informara sobre el estado de los litigios en los que está inmerso lo que queda de Hijos de J. Barrera.

Desestimadas estas alegaciones, por considerarlas al margen del proceso de liquidación de la masa del astillero, la magistrada ordena la constitución de la sección sexta del procedimiento concursal, por el que se determinará la calificación de la quiebra, que puede ser fortuito o culpable. «Cualquier

acreedor o persona que acredite interés legítimo pueda personarse y ser parte en la sección, alegando por escrito cuanto considere relevante para la calificación del concurso como culpable», informa el auto judicial.

Según fuentes del procedimiento consultadas, si el concurso obtiene la calificación de culpable, los acreedores concursales que se vieron afectados por la calificación del concurso como culpable, —en este caso The Ritz Carlton Yacht Collection, que reclama 24 millones—, pierden sus derechos. En otras palabras, pierden la condición de acreedores. Además

quedarían en la obligación de indemnizar por los daños y perjuicios ocasionados.

Cabe recordar que el activo más valioso del extinguido astillero Hijos de J. Barreras ya está vendido. La unidad productiva, es decir, las instalaciones, naves, grúas, maquinaria y lámina de agua en concesión del puerto de Vigo se salvó de la liquidación a través de un proceso previsto en la ley concursal, que implica la venta para mantener la actividad productiva. Se lo quedó Armón por 14,9 millones. Ahora se abre la subasta del resto de los bienes, que tienen mucho menor valor que la unidad.



Cabe recordar que el activo más valioso del extinguido astillero Hijos de J. Barreras ya está vendido.

MARINA

Noticias Breves



Naviera Armas solicita a la Autoridad Portuaria espacio para una terminal propia en Fuerteventura

El Boletín Oficial del Estado publica el anuncio de la Autoridad Portuaria de Las Palmas referente al trámite de competencia de proyectos relativo a la solicitud presentada por Naviera Armas, por el que ha solicitado concesión demanial para ocupar una superficie de 2.450 m² de terreno, en el Área Funcional 3 de la zona de servicio del Puerto de Puerto del Rosario, Fuerteventura, con destino a «Terminal marítima de mercancías dedicada a uso particular».

En virtud de lo establecido en el artículo 85.1 del Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante, se inicia el trámite de competencia de pro-

yectos, a cuyo efecto se abre un plazo de un mes, a contar desde la publicación de este anuncio en el BOE, para la presentación de otras solicitudes que tengan el mismo o distinto objeto que la presentada por la entidad «Naviera Armas, Sociedad Anónima», desde el punto de vista de la actividad concesional, y que deberán versar sobre la citada superficie de 2.450 m² de terreno.



Grimaldi se convierte en accionista mayoritario del puerto griego de Igoumenitsa

El Grupo Grimaldi se ha hecho con una participación mayoritaria en la Autoridad Portuaria de Igoumenitsa, una vez que la institución encargada de gestionar el programa de privatización de puertos y otros activos públicos en Grecia anunciará que la compañía italiana era el licitador elegido para la adjudicarle un 67% del capital social de este puerto.

Así pues, el consorcio liderado por el Grupo Grimaldi, integrado por sus filiales Grimaldi Euromed y Minoan Lines Shipping, que juntas representan el 90% del consorcio, y el operador griego Investment Construction Commercial & Industrial, pasarán a gestionar la instalación portuaria de la costa este de Grecia merced a una oferta por valor de 84,17 millones de euros.

La concesión incluye el dere-

cho de uso y gestión exclusivos de los activos del recinto portuario de Igoumenitsa, los abrigo de pesca de Sagiada y Plataria, además del abrigo de yates de Syvota.

Este enclave es uno de los puertos comerciales más grandes de Grecia, con una localización estratégica para las conexiones entre Grecia continental y el resto de Europa.

Para el Grupo Grimaldi, esta operación forma parte de una estrategia más amplia de integración vertical y está destinada estimular el tráfico de pasajeros y mercancías en esta área.

La compañía transalpina opera, a través de sus filiales Grimaldi Lines y Minoan Lines, varios servicios de línea que conectan Igoumenitsa con los puertos italianos de Ancona y Brindisi directamente, y se dedican principalmente a tráfico ro-ro.

MERCANTE

Noticias Breves



Naviera Armas deja su futuro en manos de una consultora

En busca de nuevas soluciones para salir a flote tras la pandemia, Naviera Armas ha encomendado su futuro a la empresa estadounidense, FTI Consulting. La consultora asumirá la gestión financiera de la compañía y estudiará diferentes vías para reestructurar la tesorería en plena crisis inflacionista. (Naviera Armas recurre a un banco americano ante el “no” de la SEPI)

Según cuenta Expansión, la naviera vive en una profunda crisis desde el inicio de la pandemia, agravada tras el fallecimiento de su presidente, Antonio Armas, y la marcha de su CEO, Fernando Val. Es por eso que debe decidir si ubican a un representante de FTI al frente del consejo de administración. (Naviera Armas reestructura su deuda y reorganiza su

cúpula directiva)

La agencia Moody's ya realizó una primera intentona para sacar a la compañía del atolladero, pero no salió adelante ante una posible falta de información para realizar un seguimiento. Ahora, todo apunta a que se verá obligada a refinanciar su pasivo para reforzar su estructura financiera y que sea sostenible en los próximos años.

Un proceso que ya se realizó hace apenas un año, cuando fondos como Barings, Bain, Cheyne y JPMorgan, capitalizaron en torno a 250 millones de euros de deuda. Esto permitió prolongar el vencimiento de otros 376 millones de euros hasta marzo de 2026, pero la operación fue impugnada por Acciona, que ha llevado el asunto a los tribunales.



El regreso de las grandes navieras comienza a descongestionar el atasco de coches de Stellantis

Desde el pasado viernes, la actividad de estiba de coches se ha ido retomando, y ayer por primera vez desde hace semanas se volvió a ver uno de los grandes buques de la naviera japonesa NYK en la terminal de embarque para la carga de automóviles, junto con otro de la española Suardiá, cuya línea para cubrir la ruta entre Marruecos y Saint-Nazaire (Francia) no se ha visto afectada.

En todo caso, al haber mantenido la actividad en la planta, con una producción de 2.300 unidades al día, la salida de vehículos por mar (más de 5.000 en las últimas horas, según fuentes portuarias) solo alivia en parte la aglomeración de coches. Tanto es así que el atasco sigue siendo evidente en la terminal portuaria de Bouzas, pero también

en el polígono industrial de A Gándara (O Porriño), así como en superficies ocupadas en Tui y Salvaterra.

Fuentes de los concesionarios explican que este cuello de botella provocará un retraso en la entrega al cliente final de más de un mes, una demora que se suma a la ya acumulada como consecuencia de las paradas de actividad que ha sufrido la fábrica a lo largo del año por falta de componentes. Ayer mismo, la planta viguesa de la multinacional volvió a parar parte de la producción de una de las líneas de ensamblaje debido a estos problemas de aprovisionamiento. La línea de producción afectada se encarga de fabricar el modelo más vendido de Stellantis Vigo, el todocamino Peugeot 2008, además del Peugeot 301 y el Citroën C-Elysée, en mucha menor medida.



Libro del mes

1984



Londres 1984.

Winston Smith es un empleado del Partido. Se encarga de revisar la historia, borrando los rastros del pasado. En un mundo aterrador, dominado por la paranoia, donde todo sentimentalismo está prohibido, Winston se siente atraído por una joven llamada Julia, pero una relación sería potencialmente peligrosa, incluso mortal. Juntos, intentarán escapar del control del Gran Hermano, líder omnipotente del gobierno. Pero ¿es eso posible en una sociedad totalitaria donde cada hecho y gesto es controlado y grabado?



Jean-Christophe Derrien

Jean-Christophe Derrien nació en Francia en 1971. Aunque obtuvo una maestría en cine, tiene una profunda pasión por los cómics que lo llevó a convertirse en editor en jefe de un fanzine, Rainbow Warrior. Como guionista, contribuyó a proyectos animados como Blake et Mortimer, Spirou, Bob Morane, Kong, Xcalibur, Capitaine Fracasse, Frog et Fou Furet y Skyland. Pero también recurrió al cómic para escribir historias más personales como Time Twins (Le Lombard) y Miss Endicott (Le Lombard; Europe Comics/Cine-

book en inglés), o para participar en trabajos colaborativos como Résistances con Claude Plumail (Le Lombard). y Poker con Simon Van Liendt (Le Lombard).

Rémi Torregrossa estudió artes aplicadas y obteniendo su diploma. Conoce a Didier Tarquin quien lo invita a instalarse en Gottferdom Studio para desarrollar allí su carrera artística. Allí conoció a Simon Van Liemt, entre otros. También realizó algunas ilustraciones y su primera tira cómica, "Pour un an, je sera la mort", relato breve que

se publicó en 2008 en el número 111 de la revista Lanfeust. En marzo de 2010 publicó La Marque de l'Entre-Monde, el primer volumen de la serie Triskell, escrito por Audrey Alwert y cuyo cuarto y último volumen (La guerra y las hadas) se publicó en febrero de 2013. La calidad del dibujo de Rémi Torregrossa le valió excelentes críticas de la crítica.



Todo por hacer Mahsa Amini

«LA REPÚBLICA ISLÁMICA ES UN CULTO A LA MUERTE Y LA RELIGIÓN, EL PATRIARCADO, EL RACISMO Y EL CAPITALISMO SON SUS PILARES IDEOLÓGICOS»



El 13 de septiembre de 2022, Mahsa Amini, de 22 años, fue arrestada por una Patrulla de Orientación iraní (también conocida como 'policía de la moralidad'). Ocurrió en Teherán y se le acusó de no cumplir con las leyes relaciona-

das con la vestimenta. Tres días después, el 16 de septiembre, la policía informó a la familia de Mahsa que había "sufrido insuficiencia cardíaca durante" y había estado en coma dos días antes de fallar.

Los relatos de testigos presenciales, incluido

el de su propio hermano, dejan claro que fue brutalmente golpeada durante su arresto. Los resultados de los exámenes médicos que fueron filtrados indican que había experimentado una hemorragia cerebral y un accidente cerebrovascular, lesiones inducidas por traumatismos que fi-



Un sindicato combativo, honesto y solidario

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



nalmente la llevaron a la muerte.

En los días transcurridos desde que se revelaron públicamente estos detalles, estallaron manifestaciones masivas en todo Irán denunciando el asesinato de Mahsa a manos de la policía.

Para comprender mejor esta situación que cambia rápidamente, las compañeras de la Federación Anarquista Rosa Negra/Black Rose (USA) han entrevistado a compañeras de la región iraní pertenecientes a la Federación de la Era del Anarquismo, una organización con secciones en Irán y Afganis-

tán. Ha sido traducida al castellano en distintas páginas (como La Peste, Acracia y A las Barricadas). Esta entrevista se realizó entre las fechas del 20 y el 23 de septiembre de 2022. Os dejamos a continuación la entrevista completa.

Federación Anarquista Rosa Negra (FARN): **Antes que nada, ¿Podéis contarnos brevemente que es la Federación Era del Anarquismo?**

Federación Anarquista Era (FAE): La Federación Era del Anarquismo es una federación anarquista local activa en los Estados de Irán, Afganistán y algún

otro territorio cercano.

Nuestra federación se basa en el Anarquismo de Síntesis, aceptando todas las tendencias anarquistas excepto las nacionalistas, religiosas, capitalistas y pacifistas. Nuestros muchos años de experiencia organizativa en entornos extremadamente opresivos como Irán nos han llevado a desarrollar y utilizar tácticas y filosofías organizativas insurreccionales.

Somos una organización atea, que ve la religión como una estructura jerárquica que es más antigua y duradera que casi todos los demás sistemas



autoritarios y demasiado similar al capitalismo y otras estructuras sociales autoritarias que esclavizan a la humanidad en la actualidad. La guerra de clases, desde nuestra perspectiva, incluye la guerra contra la clase clerical que nos roba nuestra libertad y autonomía al definir lo sagrado y el tabú y reforzarlos mediante la coerción y la violencia.

FARN: ¿Quién fue Mahsa Amini? ¿Cuándo, cómo y por qué fue asesinada?

FAE: Mahsa Amini, conocida por su familia como Zhina, era una chica kurda normal de 22 años de la ciudad de Saghez (Saqez) en Kurdistán.

Viajó con su familia a Teherán para visitar a sus familiares. El 13 de septiembre, mientras estaba con su hermano, Kiaresh Amini, la policía moral o la llamada “Patrulla de Guía” arrestaron a Mahsa por “hiyab inadecuado”. Su hermano trató de resistirse al arresto, pero la policía usó gases lacrimógenos y también golpeó a Kiaresh.

Muchas otras mujeres detenidas fueron testigos de

lo ocurrido en el furgón policial. De camino a la comisaría, hubo una discusión entre las mujeres detenidas y los policías. Mahsa Amini fue una de las chicas que protestaron por su detención argumentando que al no ser de Teherán deberían dejarla ir.

La policía usó violencia física para callar a todas las mujeres detenidas. Mahsa también fue golpeada. Los testigos presenciales dijeron que los agentes de policía golpearon con fuerza la cabeza de Mahsa contra el lateral del furgón policial.

Todavía estaba consciente cuando llegó a la Agencia de Seguridad Moral, pero las otras mujeres detenidas notaron que no se encontraba bien. La policía se mostró completamente indiferente y la acusó de fingir. Las mujeres siguieron pidiendo atención médica para Mahsa. Mahsa Amini fue nuevamente golpeada y luego perdió el conocimiento.

Cuando la policía se dio cuenta trató de revivirla mediante la reanimación cardiopulmonar y levantando y masajeando sus

piernas. Cuando esos intentos fracasaron, los policías trataron de requisar todos los móviles y cámaras que pudieran haber grabado el incidente.

Tras de mucho retraso Mahsa fue llevada al Hospital Kasma.

La clínica afirmó en una publicación de Instagram que Mahsa llegó ya en muerte cerebral, publicación que fue eliminada horas más tarde.

El 14 de septiembre, una cuenta de Twitter de un trabajador del Hospital Kasma relataba cómo la policía había amenazado a médicos, enfermeras y resto del personal para que no tomaran fotografías ni videos y que mintieran a los padres de Mahsa sobre la causa de la muerte. El hospital, sintiéndose intimidado, mintió a los padres diciendo que tras un “accidente” la mantuvieron en coma durante dos días. Mahsa fue declarada muerta el 16 de septiembre. La causa de muerte que se deduce a partir de los escáneres médicos que fueron filtrados por hacktivistas muestra fracturas óseas, hemorragias y edema ce-

rebral.

FARN: ¿Creeis que el hecho de que Mahsa fuese kurda tuvo que ver de alguna manera en su arresto y muerte?

FAE: Sin duda, el hecho de que Mahsa fuera una kurda detenida en Teherán tuvo que ver en su muerte. Pero, esta es una realidad que experimentan todas las mujeres en Irán. No necesitamos ir muy lejos para encontrar imágenes de video de la policía moral golpeando y obligando a las mujeres a entrar en furgones policiales, arrojando a las mujeres a la calle desde un automóvil en movimiento y siendo acosadas por mujeres con hiyab por su “hiyab inapropiado”. Estos videos muestran solo una pequeña parte del infierno que experimentan las mujeres en Irán.

El hecho de que Mahsa estuviera con su hermano el día de su arresto no fue una casualidad. En la sociedad patriarcal de Irán, las mujeres deben ir siempre acompañadas de un pariente varón, ya sea un padre, esposo, hermano o primo, para protegerse de la policía moral o de

cualquier acoso callejero. No se puede ver a las parejas jóvenes demasiado juntas en público o corren el riesgo de ser golpeadas y arrestadas por la Policía moral. Detenciones por llevar los labios o las uñas pintadas es algo que muchas de las que nacimos en los '80 aun recordamos.

La amenaza de los ataques con ácido por “hiyab inapropiado” es otra pesadilla que sufren las mujeres en Irán.

El patriarcado y la autocracia religiosa afectan a todas las mujeres.

FARN: ¿Cómo se enteró el pueblo iraní de la muerte de Mahsa? ¿Cuál fue la respuesta popular inicial?

FAE: Como explicamos anteriormente, hubo demasiados testigos presenciales. No había amenaza que pudiera evitar que la verdad se filtrase.

Vale la pena mencionar que el médico que atendió a Mahsa y el reportero gráfico que documentó el estado de Mahsa y su familia, han sido detenidos y se desconoce su paradero.

La respuesta inicial fue de indignación. La gente ya estaba compartiendo la historia de Mahsa desde el 14 de septiembre. La indignación aún no era lo suficientemente fuerte como para que surgiesen manifestaciones. La gente todavía pensaba que Mahsa estaba en coma y había esperanza para su recuperación. Luego, cuando se confirmó la muerte 16 de septiembre hubo pequeñas protestas en el Hospital Kasra, que fueron dispersadas por la policía. Las chispas del levantamiento actual se encendieron en Saghez, la ciudad natal de Mahsa.

FARN: ¿Cuál es la escala de las manifestaciones actuales? ¿En qué zonas del país se han concentrado las manifestaciones?

FAE: La situación es muy dinámica y cambia excepcionalmente rápido. En el momento de escribir estas líneas, las llamas del levantamiento han incendiado 29 de las 31 provincias de Irán. Una de las características de este levantamiento es que se extendió rápidamente a las principales ciudades de Irán, como Teherán, Ta-

briz, Isfahan, Ahvaz, Rasht y otras.

Qom y Mashhad, los bastiones ideológicos del régimen, se han unido al levantamiento. La isla de Kish, el centro capitalista y comercial del régimen, también se rebeló. Este es el levantamiento más diverso que hemos presenciado en los últimos años.

Para el 23 de septiembre, los sindicatos están organizando una huelga general de apoyo a las protestas.

El régimen tiene prevista una manifestación armada para el mismo día. Están sucediendo muchas cosas.

FARN: ¿Cómo ha respondido el estado iraní a estas manifestaciones?

FAE: La respuesta inicial del régimen fue menos brutal de lo que hemos vivido antes. Una de las razones es que no esperaban una respuesta tan fuerte. La razón más importante es que Ibrahim Raisi estaba en la ONU en esas fechas. La falta de figuras de autoridad de alto nivel, la historia publicitada de Mahsa y las protestas, y la presión sobre el

gobierno que está siendo observada por la comunidad internacional han detenido la masacre por ahora.

No queremos quitar importancia a lo ocurrido. La policía mató e hirió a muchas personas desde el primer día de las protestas. Algunos de ellos eran niños de 10 años y adolescentes de 15 años. Pero sabemos de lo que son capaces por hechos como los de noviembre de 2019 cuando el régimen masacró a miles de personas en 3 días.

En los anteriores levantamientos, la policía no era el principal objetivo de la ira de la gente. Sin embargo esta vez la gente quiere verles sangrar. Esto los desgasta física y mentalmente, lo que creemos es una buena noticia.

En este momento, Saghez y Sanandaj están experimentando una represión despiadada. El régimen ha traído tanques y vehículos militares pesados para reprimir el levantamiento. Hay muchos informes que hablan de disparos de munición real contra los manifestantes.

Las protestas continúan, se están volcando coches de policía, asaltando y quemando comisarías. Solo nos falta saquear sus arsenales. Entonces, entraremos completamente en otra fase de revuelta.

FARN: ¿Tiene sentido decir que estas manifestaciones tienen un carácter feminista?

FAE: Sí, absolutamente. Como todos los demás levantamientos, hubo movimientos previos inapreciables.

Se puede decir que la reciente represión del hiyab y el aumento de la brutalidad de la Policía moral comenzaron en respuesta a la autoorganización espontánea, autónoma y feminista de las mujeres iraníes. A principios de este año, las mujeres de Irán comenzaron a crear listas negras y llamar al boicot en tiendas, restaurantes y cafés que hacían cumplir estrictamente las normas sobre el hiyab. El movimiento estaba descentralizado y sin líderes, con el objetivo de crear espacios seguros para mujeres y miembros de la comunidad LGBTQ.

Esta represión llega en un momento donde las mujeres están al frente en todas partes, quemando sus pañuelos y golpeando a los policías sin hiyab. El lema principal del levantamiento es “Mujer, Vida, Libertad”, un lema tomado de la revolución de Rojava, cuyos principios se basan en la ideología anarquista, feminista y secular.

FARN: ¿Qué actores políticos (organizaciones, partidos, grupos) están presentes en las manifestaciones, si es que hay alguno?

FAE: Muchas organizaciones, partidos y grupos intentan apropiarse o influir en las protestas para su beneficio en cada levantamiento.

La mayoría de ellos se encontraron con que no podían abarcar el levantamiento.

Primero, los monárquicos. Reza Pahlavi, el hijo vago de un ex-Shah de Irán más que muerto, un individuo que se apoya en dinero robado y en redes mediáticas de fuera de Irán, pidió un día nacional de duelo en medio de la

indignación pública y las protestas iniciales en lugar de utilizar sus recursos para ayudar a la revuelta. La gente finalmente lo vio como el charlatán que es. “Muerte a los opresores, ya sea el sha o el líder”, se escuchó en todo Irán.

Luego, MEK o Mujahedin Kalq. MEK tiene un problema ideológico con este levantamiento. Son un culto cuyos miembros femeninos son obligadas a usar pañuelos rojos. En su origen combinan ideologías marxistas e islámicas, originalmente secuestrado por los marxista-leninistas antes de 1979, hasta convertirse en un culto al servicio de estados capitalistas e imperialistas en la actualidad. Por otro lado, las mujeres en Irán están quemando sus velos y el Corán. MEK no tiene nada que decir en este clima político.

Luego, hay partidos comunistas que desprecian la revolución de Rojava y siempre hablan mal de ella. Su análisis de clase desfasado y oxidado no les ayuda a ganar corazones aquí.

A pesar de todas sus charlas y propaganda supues-

tamente secular y feminista, ni siquiera tenían un eslogan orientado hacia la liberación de la mujer y su ideología les impedía corear “Mujer, Vida, Libertad”. No tenían nada que decir, así que se callaron. Gracias a eso, su presencia es mucho más débil en las protestas de hoy.

El movimiento anarquista está creciendo en Irán. Este levantamiento, sin líderes, feminista, antiautoritaria y cantando consignas de Rojava, llevó a anarquistas, afiliados y no afiliados a la federación, a tener una fuerte presencia en este levantamiento. Desafortunadamente, muchos han sido arrestados y heridos también. Estamos trabajando para potenciar el carácter anticapitalista de este movimiento. Porque la República Islámica es un culto a la muerte y la religión, el patriarcado, el racismo y el capitalismo son sus pilares ideológicos. Para que podamos vivir, necesitamos ser libres y eso no se puede hacer sin la liberación de la mujer al frente.