La revista de los y las trabajadoras del sector marítimo de CGT
AGOSTO 2023 Nº99
NOTICIAS MARÍTIMAS
Siempre en defensa de los intereses de la clase trabajadora
CGT
SECTOR MAR Y PUERTOS
AMARRA LA SOLIDARIDAD
CGT
AFÍLIATE, PARTICIPA Y LUCHA POR TUS DERECHOS

con-tenido

03. BARLOVENTO
MSC Loreto en Puerto Algeciras con bandera de conveniencia

08. SALVAMENTO MARÍTIMO
"Tenemos que hacernos una coraza porque generamos una carga emocional grandísima", Manuel Capa

10. DERECHOS HUMANOS
La ONU pide a España una investigación "imparcial" de la tragedia de Melilla

12. ESTIBA
La estiba de Bilbao asume la factura millonaria por los eventuales tras el portazo del Supremo

14. HORAS EXTRAS
¿Cuántas horas extra se pueden hacer al año?

18. MARINA MERCANTE
Confianza en la refinanciación de Naviera Armas por parte de "JPMorgan"

22. MARINA MERCANTE
Noticias Breves

24. LIBRO DEL MES
La Espera

26. TODO POR HACER
Prisión flotante; El barco como síntoma

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

MSC LORETO EN PUERTO ALGECIRAS CON BANDERA DE CONVENIENCIA

Rafael Fenoy Rico

El negocio de las banderas de los buques más grandes del mundo

Este buque que se publicita como el mayor portacontenedores del mundo, ha atracado, por primera vez, en el Puerto de Algeciras. El MSC LORETO puede transportar 24.000 contenedores, ha sido construido este mismo año y lleva bandera de Liberia, siendo su puerto base Monrovia. Es posible hacer un seguimiento de este gigante de los mares a través de https://www.marinetraffic.com/ que facilita información casi en tiempo real de este y otros buques. Por ejemplo, mientras se escribe este texto se accede a la siguiente información: Este buque que partió de ALGECIRAS, a las 16h 17 minutos del 6 de junio de 2023 actualmente navega a 19,4 nudos con dirección Este rumbo al CANAL DE SUEZ, con hora estimada de llegada informada el día 10 de junio a las 21 horas LT (UTC +2)", que coincide con la hora de Algeciras en verano, es decir 2 horas por delante del meridiano de Greenwich. Este enorme portacontenedores ha realizado todas las maniobras precisas para poder descargar y cargar las mercancías que portaba en un tiempo optimo. Hay quien se percata del enorme y trágico contraste de un inmenso puerto y un inexistente tren. ¡Cosas contradictorias! Acostumbradas las gentes algecireñas, a esas contradicciones y a contemplar frecuentemente estos grandes buques, parece fácil el que estas idas y venidas de mercancías se produzcan y sin embargo, nada de fácil tienen. Cientos de personas trabajadoras actúan coordinadamente y complejos sistemas informáticos ayudan a la gestión del trasiego de cientos y cientos de contenedores que pasan, como por arte de magia, del muelle al bar-

co y viceversa. Magia ninguna, buen trabajo y organización. Felicitaciones a quienes lo protagonizan. No obstante, que estas maniobras se realicen sólo es posible si existe el muelle y sus instalaciones. Y estas se instalan en la costa de una ciudad llamada Algeciras, que la ha puesto a disposición del Estado español. Las gentes de Algeciras soportan una servidumbre con respecto a ese puerto (que no es suyo) y a cambio nada reciben. Mientras tanto esas gentes ven a diario como el enorme tráfico genera multimillonarios beneficios y a ellas les llega sólo el ruido, los malos olores, humos, la suciedad de las aguas, la modificación de los flujos de corrientes que alteran día a día sus playas... Y la pregunta que muchas personas se hacen, después del balance negativo y de tanta riqueza generada: ¿qué le queda a la pobre Algeciras? Hay quien responde, casi automáticamente, que el puerto genera mucho empleo. Esa frase da para un largo texto que debería confeccionarse con datos que nadie aporta (beneficios). Sin embargo, es evidente que el que la ciudad de Algeciras cuente con un casi 30% de desempleo, casa muy mal con estar al lado del emporio de riquezas que genera el puerto. Por otro lado, sigue siendo el puerto el deudor de Algeciras, ya que si en el trabajan personas es porque residen en Algeciras o aledaños, y si a pesar de los "buenos sueldos" que se pagan, se obtienen multimillonarios beneficios, algo tendrá que ver la apropiación por parte del Estado y empresariado, de una importantísima parte de la plusvalía que esas gentes trabajadoras generan. Por la senda de justificar una posible compensación, de la servidumbre que el puerto somete a la ciudad y sus habitantes, por la mera referencia a la generación de empleo no se llega a ninguna parte. Por otro lado, no sólo se "exprime" plusvalía de quienes trabajan en el puerto. También el tema de las banderas de conveniencia tiene mucho que ver. En la actualidad

hay un buen número de países que "matriculan" grandes buques, de grandes compañías multinacionales, aunque no los construyan e incluso ni siquiera den al mar. Información sobre esto puede encontrarse en el artículo titulado "Banderas de conveniencia, la patria de los océanos" escrito por Alfonso Pisabarro. Sobre este asunto se ha escrito muchísimo y desde hace siglos. De hecho, barcos ingleses ostentaban pabellón español en los siglos XVII y en adelante, que les permitían negociar en las Indias españolas. En otro artículo titulado "El auge de las banderas de conveniencia" Antón Luaces, desarrolla este tema concretando que la "conveniencia" residen en "ventajas fiscales y un menor control sanitario y de seguridad", a lo que hay que añadir manejos laborales. Estas ventajas, en realidad fraudes, suponen inconvenientes. En primer lugar, a las personas que trabajan en estos enormes buques, ya que el batiburrillo leguleyo permite evitar las responsabilidades laborales más evidentes, no sólo en materia salarial, sino de condiciones laborales (jornadas, descansos, vacaciones, periodos de confinamiento en alta mar, jubilación, pensiones, bajas, enfermedades profesionales, de salud y seguridad. En definitiva, situaciones que llegan al "esclavismo" palmario, mientras que los países "civilizados" se hacen "los suecos" (¡pobres suecos!) mirando al gran negocio que supone gestionar atraques de esas enormes plataformas del negocio global en sus puertos. Probablemente más de una sociedad portuaria sea partícipe en la propiedad de estos barcos y saque beneficios por ambas partes. En segundo lugar por el fraude a las haciendas públicas de quienes deben pagar impuestos y no lo hacen donde viven y residen. El capitalismo globalizador tiene efectos muy beneficiosos para las

grandes fortunas que siguen la máxima de privatizar beneficios, socializar pérdidas. Mediante este sencillo y perverso mecanismo, las compañías propietarias de estos grandes buques, evitan sus obligaciones fiscales donde residen, pagan miserias en impuestos en pequeños estados "títeres" donde matriculan sus enormes barcos, que son apropiados por las élites de los mismos, que con ellos podrían paliar el "hambre" de esos pueblos.

Podría regularse este trafico de las banderas de conveniencia evitando sus nefastas consecuencias y protegiendo los intereses de las personas trabajadoras y también de las haciendas públicas defraudadas (tan legalmente). Pero de eso hay poco andado en los tratados internacionales, que por cierto cuentan en sus deliberaciones con quienes tienen interés muy particular en que esas banderas de conveniencia sigan siendo "legales". Alguien podría decir —¡Oiga! Este asunto es imposible de abordar. Sin embargo llama la atención como la UE (Unión Europea) haya regulado la "huella de carbono", del transporte marítimo, por aquello de ayudar en la agenda 20-30 en la reducción los efectos del cambio climático. Con esta normativa se impide el atraque de buques en puertos europeos que no cumplan con ella. Aunque España pretende hacer excepciones, dada la competencia desleal de super-puertos vecinos (Tanger Med, por ejemplo). ¿Será posible que la UE pueda poner puertas al campo de las banderas de conveniencia? Y de paso ¿podrán vecinas y vecinos de Algeciras y su bahía beneficiarse en algo de las enormes riquezas que el puerto genera?.

Articulo publicado en ALKIMIA.

CGT

AFÍLIATE

EN DEFENSA DE LOS INTERESES DE LA CLASE TRABAJADORA

SOLIDARIA AUTÓNOMA HONESTA

Salvamento Marítimo

CRISIS MIGRATORIA

"TENEMOS QUE HACERNOS UNA CORAZA PORQUE GENERAMOS UNA CARGA EMOCIONAL GRANDÍSIMA" MANUEL CAPA

Paola Andrea Poveda
CADENA SER

Desde Argelia, Senegal y Marruecos salen la gran mayoría de embarcaciones que llegan a las Islas Canarias, este año el número de migrantes ha aumentado a más de 18mil personas. Manuel Capa, Delegado sindical de la CGT y Marinero de Salvamento Marítimo en Canarias asegura que ya están notando la llegada de cayucos desde Senegal "hacía muchos años que no llegaban desde ese punto y este mes ya se han rescatado en Canarias más de 10 mil personas".

Desde hace aproximadamente tres años han ido aumentando la llegada de migrantes irregulares a las islas, e incluso, en Alicante y Baleares. Datos del Ministerio del Interior revelan un aumento del 10% en lo que va de 2023 un 37,1% más respecto al mismo periodo del año pasado.

Según Capa se espera que los próximos meses, los denominados 'meses calmas', se presente "un incremento sustancial de migrantes, principalmente por las malas condiciones meteorológicas y las situaciones de inestabilidad, en Canarias definitivamente no son momento favorable".

Un drama migratorio que aumenta año tras año,

que no solo afecta al archipiélago y a los propios migrantes, sino también a sus familias, las mismas que son las encargadas de alertar a las autoridades "cuando saben que el migrante se ha subido a una patera hacen la llamada y ponen un aviso de que ha salido una embarcación precaria, dicen el número de personas, etc", también en otros casos los barcos o aviones detectan alguna patera o "a veces son los mismos migrantes que suelen llamar al 112 cuando tienen cobertura", cuenta Capa.

Y aunque para Manuel, cada rescate es distinto, a nivel profesional tiene que ser frío, pero emocionalmente la carga es bastante alta "tenemos que hacernos una pequeña coraza porque se va generando una carga emocional que se va arrastrando e intentamos de alguna manera tener un poco de empatía entre nosotros", cada día, desde que pertenece al Salvamento Marítimo, Manuel Capa, es consciente de lo que puede llegar a ver, desde neumáticos a punto de hundirse hasta niños sin vida o mujeres y hombres a punto de fallecer.

HACE 29 AÑOS LLEGÓ LA PRIMERA PATERA A CANARIAS, EL 28 DE AGOSTO DE 1994 DOS PERSONAS SAHARAUIS ALCANZABAN FUERTEVENTURA.

O LA PRIMERA DE LA QUE SE TENÍA NOTICIA. AQUELLOS DOS SAHARAUIS PROBABLEMENTE DESCONOCÍAN QUE SU HAZAÑA MARCABA EL INICIO DE LA OLEADA MASIVA DE PATERAS QUE EN LOS AÑOS POSTERIORES ARRIBARÍAN A ESAS COSTAS, Y QUE SU PROEZA SERVIRÍA DE EJEMPLO A OTROS SAHARAUIS QUE DECIDIERON HUIR A ESPAÑA Y RECLAMAR ASILO POLÍTICO.

DESDE ENTONCES MÁS DE 170.000 PERSONAS HAN SOBREVIVIDO A LA RUTA CANARIA. MILES HAN MUERTO, SE ESTIMA QUE PODRÍAN RONDAR LAS 20.000 PERSONAS.

Derechos Humanos

VALLA DE MELILLA

LA ONU PIDE A ESPAÑA UNA INVESTIGACIÓN "IMPARCIAL" DE LA TRAGEDIA DE MELILLA

INF

Redacción

Información

El Comité Contra la Tortura de Naciones Unidas reclama al Estado español adoptar las medidas necesarias para que hechos similares no vuelvan a ocurrir.

El Comité Contra la Tortura (CAT, por sus siglas en inglés) de Naciones Unidas ha lamentado la falta de una investigación efectiva sobre la actuación de las fuerzas de seguridad españolas en la valla de Melilla el 24 de junio de 2022 y ha reclamado al Estado español iniciar con urgencia "una investigación imparcial" sobre lo ocurrido ese día en la frontera hispano-marroquí, así como adoptar las medidas necesarias para que hechos similares no vuelvan a ocurrir, según señala Amnistía Internacional.

En un comunicado, AI destaca también que, en su comparecencia previa a la publicación de las conclusiones finales al examen a España, el presidente del Comité mostró su preocupación por la persistencia de las expulsiones sumarias y 'en caliente' y reclamó mayores garantías para que cualquier solicitante de asilo tenga acceso a un procedimiento justo y eficaz.

"Las declaraciones del presidente del CAT vuelven a señalar a las devoluciones en caliente como una

actuación fuera de la legalidad internacional y los derechos humanos. Confiamos en que esta nueva advertencia sirva para poner fin a esta práctica en la próxima legislatura", ha señalado la investigadora de Amnistía Internacional, Virginia Álvarez.

El Comité Contra la Tortura es un órgano del Alto Comisionado de Derechos Humanos de Naciones Unidas compuesto por 10 expertos independientes que supervisa la aplicación de la Convención contra la tortura y otros tratos o penas crueles, inhumanos o degradantes por sus Estados Partes.

Amnistía Internacional presentó dos informes al Comité. En primer lugar, un documento conjunto con otras organizaciones sobre los sucesos en la valla de Melilla ocurridos el 24 de junio de 2022; y un segundo informe sobre migración y vulneración del principio de no devolución, el caso del argelino Mohamed Benhalima (activista deportado por España a Argelia en marzo de 2022), uso excesivo de la fuerza, falta de reparación a las víctimas del franquismo y la guerra civil, y preocupaciones sobre la falta de investigación adecuada de torturas y desaparición forzada.

BilboEstiba

HUELGA INDEFINIDA

LA ESTIBA DE BILBAO ASUME LA FACTURA MILLONARIA POR LOS EVENTUALES TRAS EL PORTAZO DEL SUPREMO

Adrián Legasa

Cronica Vasca

Las empresas que integran Bilboestiba harán frente a una indemnización conjunta de entre 6 y 7 millones de euros para despedir a cerca de 60 estibadores que han logrado que se reconozca su contratación en fraude laboral.

Se acerca el fin del conflicto legal entre Bilboestiba, la sociedad que agrupa a las empresas de estiba del Puerto de Bilbao, y los 60 estibadores que eran contratados para jornadas puntuales y que denunciaron su situación en los tribunales. El Tribunal Supremo ha rechazado el recurso presentado por las empresas y por la ETT Randstad para tratar de dar la vuelta al sentido de las sentencias del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco (TSJPV), lo que fuerza ya a la estiba a tomar una decisión para zanjar el asunto.

Básicamente las sentencias, dejando al margen las de un reducido grupo que ganaron tras la firma del último acuerdo marco, dan dos opciones: o la readmisión en plantilla como estibadores indefinidos o la indemnización como compensación a un despido improcedente.

La presidenta de Bilboestiba y máxima responsable de CSP Iberian (Cosco) en Bilbao, Elvira Gallego,

ya ha comunicado a los sindicatos que se optará por lo segundo, es decir, se pagará a la mayor parte de los denunciantes para que pongan fin a su carrera en los muelles de Santurtzi.

Se consumará así una victoria agridulce para más de medio centenar de trabajadores que, en el caso de los más jóvenes, acumulaban 15 años de servicio en el Puerto de Bilbao. Por un lado ven reconocida su pretensión en los tribunales pero, a la vez, la opción del despido improcedente (una puerta que se cierra precisamente en el último acuerdo marco) les obliga a salir y a buscarse otra solución laboral lejos de los barcos. La mayoría recibirán entre 50.000 y 70.000 euros aunque hay sentencias que reconocen incluso cantidades más elevadas. Es el equivalente a entre uno y dos años de trabajo en el puerto.

Entre los denunciantes hay también media docena de estibadores cuya resolución se produjo ya con el último acuerdo marco en marcha y que pueden elegir si quieren quedarse o no. Algunos de ellos de hecho ya se han reincorporado al trabajo en los muelles. Y por otro lado hay que recordar que hay otra treintena de estibadores que venían realizando las mismas labores que no acudieron a los jueces y que, según Gallego, podrían ser repescados por el puerto más adelante dentro de esos compromisos adquiridos en el último convenio para rejuvenecer plantilla a medida que se produzcan jubilaciones.

Un concurso reciente

La pregunta que se hace todo el mundo ahora en el puerto bilbaíno es de dónde va a salir el dinero para indemnizaciones después de la crítica situación económica que vivió Bilboestiba hace justo un año y que le empujó incluso al concurso de acreedores. En principio las cuatro empresas de Bilboestiba (CSP, SLP, Bergé y Toro y Betolaza) asumirán entre todas la factura, que rondará los 7 millones de euros sumando a las indemnizaciones que recibirán los trabajadores las compensaciones a la Seguridad Social por los últimos años de contratación irregular. Será algo más baja de lo previsto inicialmente precisamente por la obligada readmisión de esa media docena de denunciantes 'tardíos'.

Hay que recordar que la firma del convenio y la salida del concurso se produjo de la mano de importantes reducciones salariales por parte de los 300 estibadores que trabajan de forma estable en Bilboestiba y no faltan ahora voces críticas que consideran que la solución de afrontar una factura millonaria no es la más acertada.

Más aun cuando está pendiente el cumplimiento de la sentencia sobre la falta de personal del grupo 1, que en principio puede resolverse con una reconfiguración de categorías sin hacer nuevas contrataciones pero que se antojaba una puerta también a la ampliación de la plantilla y a una salida pactada con los eventuales.

¿CUÁNTAS HORAS EXTRA SE PUEDEN HACER AL AÑO?

TRABAJO DUPLICA LAS MULTAS POR HORAS EXTRAS NO PAGADAS, HASTA LOS 9,1 MILLONES DE EUROS

Las horas extras no pagadas impidieron crear 64.490 empleos en España en el segundo trimestre de 2023

La remuneración de las horas extraordinarias es uno de los aspectos fundamentales de la legislación laboral y de los vínculos contractuales que unen a empresario y trabajador.

La Guía Laboral del Ministerio de Trabajo recoge que "tendrán consideración de horas extraordinarias cada hora de trabajo que se realice sobre la duración máxima de la jornada ordinaria" y que su prestación es voluntaria "salvo pacto individual o colectivo".

Es decir, que las horas extra se generan cuando se sobrepasa el horario laboral estipulado por el contrato o el convenio. Si el trabajador opta por realizarlas, el empresario las deberá computar en un registro diario "y se totalizará en el período fijado para el abono de las retribuciones, entregando copia del resumen al trabajador en el recibo correspondiente", indica la Guía Laboral.

Las horas extra tendrán su correspondiente remuneración económica o bien a través de días libres "por pacto individual o colectivo". Si no existe ese acuerdo para el descanso, el disfrute de esos días libres debe encuadrarse en los cuatro meses siguientes a su realización.
Entra en vigor el registro de jornada del trabajador
En lo que va de año
Trabajo duplica las multas por horas extras no pagadas, hasta los 9,1 millones de euros

Además, "la cuantía a percibir por cada hora extraordinaria en ningún caso podrá ser inferior al valor de la hora ordinaria o se compensarán

por tiempos equivalentes de descanso retribuido". Por lo general, los convenios colectivos establecen que el valor de una hora extra sea superior a una hora ordinaria, en especial si corresponden a días festivos o fines de semana.

La legislación laboral también recoge que el número máximo de horas extraordinarias al año a realizar por un trabajador será de 80. Este límite no se aplica a las horas que se realicen para prevenir o reparar daños extraordinarios y urgentes, aunque tendrán que abonarse como tales, "siendo obligatoria su realización para el trabajador".
Si el contrato de trabajo tiene una duración inferior a un año, el límite de 80 horas disminuye de forma proporcional. Asimismo, si un trabajador rebasa ese límite, la empresa debe seguir abonando la remuneración que corresponda.

Las horas extraordinarias de obligada realización "son las que vengan exigidas por la necesidad de prevenir o reparar siniestros u otros daños extraordinarios y urgentes". No se tienen en cuenta para el límite máximo anual de horas extraordinarias, aunque se compensarán como tales.

Horas extras que se realizán en España

Los trabajadores por cuenta ajena realizaron en España cada semana un total de 2.579.600 horas extraordinarias no re-

muneradas durante el segundo trimestre de 2023, lo que supone que las empresas se ahorraron el pago de 64.490 empleos a tiempo completo (40 horas) que cubren con horas sin pagar.

Sectores

Por sectores, educación fue el que registró más horas extra no pagadas (500.900), por lo que se perdieron unos 12.522 empleos a tiempo completo. Le siguen el comercio, industria manufacturera, con 289.400 horas sin pagar y 7.200 empleos perdidos; comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos de motor y motocicletas (258.700 horas y 6.4467 empleos) y hostelería (238.500 horas y 5.962 puestos de trabajo).

Más allá de las horas no remuneradas, se realizaron semanalmente en España en el segundo trimestre de este año un total de 3.452.400 horas extra que sí se remuneraron, ligeramente por encima de las 3.347.00 del trimestre anterior y las 3.366.100 del segundo trimestre de 2022.. De esta manera, si las no remuneradas han ido a la baja, las que sí han sido cobradas por los trabajadores están yendo al alza.

Si se suman las horas pagadas y no pagadas, en el segundo trimestre de 2023 se realizaron semanalmente en España 6.032.000 horas extra, un 1,44% menos que en el primer trimestre de este año (6.120.700 horas) y un 9,14% menos que en el segundo trimestre de 2022 (6.638.900). De esta manera, la cifra total marca mínimos desde el tercer trimestre de 2021.

Por último, cabe destacar que, del total de las más de seis millones de horas extra realizadas en España semanalmente durante el segundo trimestre de este ejercicio, se remuneraron el 57,2%, frente al 42,8% que quedaron sin pagar.

Las horas extraordinarias son en la actual coyuntura un mecanismo perverso para variar ritmos de trabajo y conseguir una producción a la carta, consiguiendo un doble objetivo: ahorro de costes para las empresas, al evitar contrataciones que de otro modo serían imprescindibles, y precarización del mercado de trabajo, por cuanto contribuyen a una mayor tasa de desempleo.

La denuncia a la Inspección de Trabajo, cuando se superan las ochenta horas extra anuales y la reclamación de cantidad por vía judicial en el caso de las impagadas son los caminos para hacer frente a unos abusos que se producen de forma cotidiana. Igualmente es necesaria la actuación conjunta de la plantilla negándose a realizar dichas actuaciones ilícitas: registrando las prolongaciones realizadas y compensándolas.

CGT

ROMPE CON LAS HORAS EXTRAS

La realización de horas extras tiene un eminente contenido insolidario: mientras algunos hacen horas extras, el índice de paro se mantiene en cotas altísimas.

Está al servicio de los intereses empresariales; permitiendo afrontar incrementos de producción sin aumentar plantilla, así como preparar reconversiones.

Se trata de un componente desmovilizador en manos de las empresas: se sustituye la movilización para conseguir mejoras reales por el servilismo de quienes dependen de los favores de un jefe

Sirven para enmascarar el fracaso del modelo sindical mayoritario, permitiendo a los trabajadores mantener ritmos de consumo por encima de sus posibilidades reales.

Dispara el nivel de explotación, devolviéndonos a tiempos pasados e inutilizando los años de lucha por el derecho a vivir más allá de la obligación laboral.

CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO Avenida del Cid,154 València

Marina Mercante

NAVIERA ARMAS

CONFÍANZA EN LA REFINANCIACIÓN DE NAVIERA ARMAS POR PARTE DE "JPMORGAN"

Varios

Tras la adquisición de la compañía Trasmediterránea por parte de Naviera Armas, esta compañía familiar de servicios de transporte marítimo de pasajeros y mercancías fundada en 1941, se ha visto envuelta en una serie de acontecimientos (impacto de la guerra de Ucrania; crisis derivada del Covid-19, por el cierre del paso del Estrecho de Gibraltar; fallecimiento de su presidente, Antonio Armas...) que dificultaron su situación financiera, hasta llevarla a una situación crítica, teniendo que vender una parte de sus activos al Grupo Grimaldi, junto con sus líneas y rutas en Baleares, y endeudarse con con bancos, proveedores y fondos de riesgo, hasta el punto que estos fondos se han hecho con el control de la compañía, a través de la reducción de la deuda a cambio de acciones.

La primera reestructuración, que implicó un procedimiento concursal para la reducción de la deuda, a través de una quita importante a proveedores y bancos por parte de los bonistas concluyó con el control por parte de estos últimos del 94% de las acciones, quedando un 6% en manos de la familia, está última cuestionada ya que no es compartida

por los bancos que tenían préstamos, y que reclaman el pago, con prioridad por encima de la asignación del 6% de las acciones a la familia. Los bancos han emprendido una serie de acciones legales para reclamar esta deuda y ello ha obligado a los actuales propietarios a frenar la venta del grupo hasta resolver esta situación, que está prevista que quede solventada en el próximo mes de septiembre.

JPMorgan y el resto de fondos estadounidenses que se han hecho con el control de Grupo Armas Transmediterránea confían en homologar el próximo mes, en los juzgados, el acuerdo de refinanciación que han diseñado para la compañía canaria, en contra del interés de los principales acreedores financieros españoles, Santander, CaixaBank y Sabadell.

El pasado mes de abril, la familia Armas acordó con los mayores acreedores del grupo naviero -uno de los líderes del sector europeo del transporte marítimo de pasajeros y carga- un acuerdo de refinanciación que incluye una capitalización de los bonos emitidos por la empresa por importe de 446 millones de euros, que tras la operación quedarán en 178,4 millones.

Fondos administrados por JPMorgan, Barings, Cheney Capital, Bain Capital y Tresidor alcanzarán así el 94% del capital del grupo una vez sea efectivo el acuerdo, y se han comprometido a inyectar 73,3 millones de financiación. La familia Armas retendrá el 6%.

El acuerdo de refinanciación debe ser homologado en los Juzgados de Las Palmas, previsiblemente en las próximas semanas de septiembre. Los tres bancos españoles, de acuerdo con fuentes conocedoras de las negociaciones, con entre 70 y 80 millones de euros de deuda de Naviera Armas,

liderados por Santander, no ven con buenos ojos el plan de refinanciación, ya que les llevará a perder prácticamente toda su inversión.

La deuda de Santander, Sabadell y CaixaBank procede principalmente de los préstamos ICO otorgados a Naviera Armas por el impacto de la crisis del Covid en su negocio.

El buque Volcan Taidia, vendido por Naviera Armas a Grimaldi en 2021. Europa Press.

Las entidades financieras españolas no gozan de privilegio en la refinanciación de la naviera, y previsiblemente no podrán oponerse al acuerdo diseñado por los fondos estadounidenses, dueños del grueso de la deuda de la compañía.

Las fuentes consultadas por este diario estiman que el acuerdo será homologado en sede judicial, a pesar de las reticencias de la banca española, y apuntan que la naviera está logrando recuperar sus cifras de negocio previas a 2020.

También apuntan que la valoración de la empresa que ha realizado el despacho Abencys, aunque sea inferior a la deuda, de unos 300 millones de euros, no supondrá un obstáculo para lograr esa homologación judicial de la refinanciación.

En los últimos meses, la

compañía está siendo dirigida por Sergio Vélez, nombrado consejero delegado el pasado mes de abril, tras la refinanciación acordada entre los fondos y la familia Armas. Vélez es senior managing director de FTI Consulting, especializado en reestructuración de empresas, y que ha trabajado en grupos empresariales que han pasado por situaciones similares, como Grupo Siro, DIA, Natra, o Gallardo Balboa.

Las fuentes consultadas sostienen que la crisis de Naviera Armas ha venido producida por el impacto del Covid en su negocio, que supuso el cierre de las principales rutas de la empresa, y por los precios del combustible. La fuerte inversión que destinó el grupo entre 2017 y 2018 para la compra de Transmediterránea a Acciona, 260,4 millones, tensionó aún más la tesorería de la naviera canaria a partir de la crisis del Covid.

En 2020, Naviera Armas registró 103,4 millones de pérdidas, reducidas a 34,4 millones en 2021, según las cuentas del grupo consultadas por este diario en Registro Mercantil.

Hace dos años, Naviera Armas contaba con once buques en propiedad dedicados al traslado de pasajeros y mercancías, pero en 2021 vendió por 304,5 millones de euros cinco buques y la terminal del Puerto de Valencia al grupo Grimaldi.

MARINA

Noticias Breves

El Puerto de Almería recibe más de 270.000 pasajeros en la OPE

El Puerto de Almería (España) ha obtenido un crecimiento del 12,7% en el número de pasajeros quienes han viajado al norte de África desde el pasado 15 de junio, en el marco de la Operación Paso del Estrecho (OPE) 2023.

Según indican desde el comité de dirección de la OPE, que preside el subdelegado del Gobierno, José María Martín, un total de 270.521 pasajeros han empleado los buques que unen Almería con los puertos de Nador, en Marruecos y Melilla, lo que posiciona a Almería como el segundo puerto con más tránsito en la OPE tras Algeciras, la cual ha registrado un total de 901.528 pasajeros.

Se trata de una mejora considerable en comparación con la actividad del año pasado, cuando aún se estaba recuperando de los efectos de las restricciones impuestas por la pandemia del Covid-19 y recibió la visita de 239.976 pasajeros. También ha aumentado un 17,8% el número de vehículos embarcados, que han pasado de 57.922 en 2022 a 68.320 en 2023.

Los buenos resultados demuestran que el enclave almeriense vuelve a la normalidad previa al Covid-19 y el aumento de la venta de billetes vía online, según indica el subdelegado del Gobierno.

Trasmed desvía el 'Ciudad de Palma' de su ruta para trasladar a los pasajeros afectados por el temporal

Trasmed, la naviera del Grupo Grimaldi Lines, ha desviado el 'Ciudad de Palma' de su ruta habitual para trasladar a los pasajeros que se han quedado en Ibiza debido al mal tiempo, después de que este mediodía el buque 'Ciudad de Mahón', procedente de Valencia, colisionara con el muelle a su llegada al Puerto de Ibiza.

En una nota de prensa, Trasmed ha informado que el mal tiempo ha ocasionado que este mediodía el buque 'Ciudad de Mahón', procedente de Valencia con unos 700 pasajeros a bordo, haya sufrido un pequeño incidente a su llegada al Puerto de Ibiza.

Concretamente, según la naviera, los daños han sido ocasionados debido a las fuertes rachas de viento, que han provocado que la embarcación colisionara, en la maniobra de atraque, con el muelle sufriendo, de este modo, una brecha en el casco por encima de la línea de flotación.

Hay que destacar que no ha habido daños personales ya que, ha defendido Trasmed, "la situación ha estado controlada en todo momento". "Ni los pasajeros ni la tripulación han corrido peligro alguno y en ningún momento se ha abierto una vía de agua", ha aclarado.

MERCANTE

Noticias Breves

Ferris de Naviera Armas Trasmediterránea Utilizarán Biocombustibles

En un paso significativo hacia la sostenibilidad y la reducción de emisiones, los ferris de Naviera Armas Trasmediterránea cruzarán el Estrecho de Gibraltar en el mes de agosto utilizando biocombustibles suministrados por Cepsa. Este hito marca la primera vez que estos barcos de pasajeros emplean combustibles sostenibles en España, contribuyendo así a la preservación del medio ambiente.

Los biocombustibles utilizados provienen del Parque Energético San Roque de Cepsa y se obtienen a partir de residuos agrícolas. Esta innovadora iniciativa demuestra el compromiso de Cepsa con la promoción de biocombustibles de segunda generación como una forma de avanzar hacia la descarbonización del transporte marítimo y promover la economía circular.

Los ferris de Naviera Armas Trasmediterránea, que operan en la ruta entre Algeciras y Ceuta, recibirán el suministro de diésel renovable de Cepsa, marcando un hito importante en la colaboración entre ambas empresas en pro de un transporte más sostenible y respetuoso con el medio ambiente.

Baleares lastra los números de GNV, que pierde 125,7 M€

Después de haber conseguido volver a beneficios en 2019 (menos de un millón de euros y frente a las pérdidas de 13,4 millones de 2018), la naviera genovesa Grandi Navi Veloci (GNV) ha visto empeorar progresivamente sus resultados financieros desde el estallido de la pandemia. Si en 2020 había cerrado con unas pérdidas de 41,9 millones de euros, en 2021 fueron 7,5 millones en negativo y en 2022 la situación se ha deteriorado considerablemente, pues ha acumulado unas pérdidas de 125,7 millones de euros, contra unos ingresos de 564 millones.

También ha sido negativo el Ebitda, que a 31 de diciembre pasado presentaba un valor negativo de 115 millones de euros frente a un margen operativo positivo de 14 millones del año anterior. El incremento de ingresos pasó de 441 a 564 millones de euros, señala el digital marítimo shippingitaly.it.

Los resultados financieros negativos son principalmente resultado de dos factores: la alta competencia en el mercado de ferries (en particular con Grimaldi Euromed) y el fuerte aumento en el costo del combustible en el último año (que condujo a un impacto negativo cuantificable de 95,5 millones de euros).

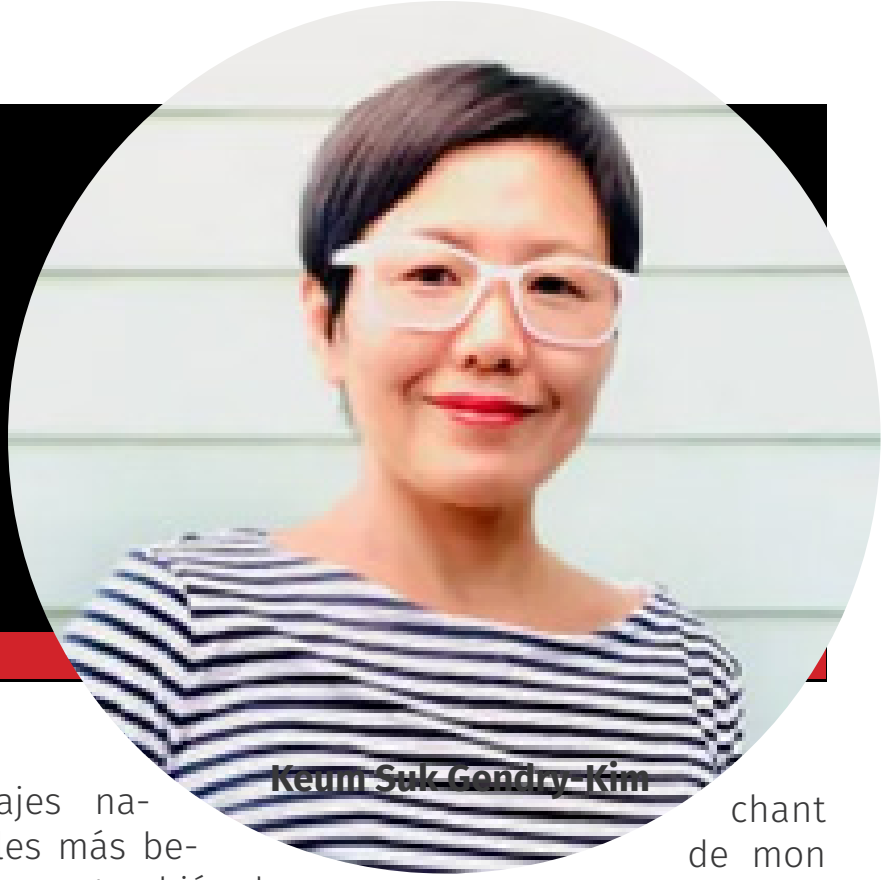
Libro del mes

La Espera

Gwija tiene 92 años y vive en Corea del Sur. Tras décadas de espera, desea reencontrarse con su hijo mayor. Lo perdió de vista en una columna de refugiados, huyendo del norte, mientras amamantaba al bebé que llevaba en brazos. En un encuentro auspiciado por la Cruz Roja, su amiga Jeong-Sun acaba de reunirse con su hermana pequeña después de sesenta y ocho años separadas. Gwija solo desea poder seguir sus pasos en una nueva edición.

En 1950, la guerra de Corea separó a familias enteras, que quedaron a uno y otro lado de una frontera infranqueable. A partir de las entrevistas que Keum Suk Gendry-Kim realizó a varios testimonios (entre ellos, su propia madre), La espera reconstruye el trauma de toda una generación de coreanos, ya

LA ESPERA


Keum Suk Gendry-Kim

casi olvidados, que siguen aguardando un reencuentro.

Gráficamente nos encontramos ante una obra en la que se pueden ver tanto la influencia del cómic oriental como del cómic europeo y es que no hay que olvidar que Keum Suk Gendry-Kim vivió y trabajo durante muchos años en Francia. Durante la obra vemos como el trazo fuerte y vivo de su pincel y las masas de negros son capaces de hacer convivir imágenes más abstractas que nos evoquen los sentimientos que azotan los protagonistas y junto con otras más realistas de los paisajes naturales más bellos, pero también de las atrocidades que sucedieron en la guerra, aunque sin recrearse en ellas.

Keum Suk Gendry-Kim nació en Goheung, en la provincia de Jeolla (Corea del Sur). Se licenció en Bellas Artes en la Universidad Sejong, en Seúl, y terminó su formación artística en la École Supérieure des Arts Décoratifs de Estrasburgo. Vivió diecisiete años en Francia y empezó a publicar dibujando sus primeras novelas gráficas para el mercado francés, de las que destacamos Le chant de mon père (2012) y Jiseul (2015), así como L'arbre nu (2020); también ha ilustrado numerosos libros infantiles y traducido más de cien libros. Hierba (2017) es su primer libro en coreano y el que mayor proyección internacional le ha dado, traducido a catorce idiomas y ganador del Premio Antifaz al Mejor Cómic Internacional Editado en España, entre otros prestigiosos galardones. A este han seguido Jun (2019) y La espera (2021).

Todo por hacer

PRISIÓN FLOTANTE

EL BARCO COMO SÍNTOMA

La imagen de la prisión flotante arrendada por el Gobierno británico a una compañía privada se ha reproducido un número incontable de veces en diferentes medios de comunicación y redes sociales. El impacto visual del barco-prisión es indudable, pues, cuando una piensa que a la política migratoria y de asilo europea no le queda ningún límite que traspasar, una gigantesca embarcación que recluirá a personas que soliciten protección internacional en Reino Unido, nos recuerda que la crueldad e inhumanidad de la clase política europea no parece tener fin.

Una vez más, nos reiteramos en lo manifestado en anteriores artículos: siendo conscientes de que los marcos normativos nacionales o internacionales son sostén de la realidad vigente y, por tanto, de la estructura que legitima y pone en práctica el racismo, no hay que dejar de evidenciar que las decisiones de los diferentes gobiernos

no se ajustan ni a su propia legislación, vulnerando las mínimas garantías establecidas en ella. La normativa de asilo lleva años siendo torpedeada a través de todo tipo de triquiñuelas cuando las personas que buscan protección son población mayoritariamente árabe, negra, etc. Encerrar en un barco es una barbaridad porque, entre otras cuestiones, restringe la libertad de movimiento y otros muchos derechos, aleja y estigmatiza a la población desplazada frente a las comunidades locales, vulnera supuestos consensos internacionales establecidos hace más de medio siglo, y porque el encierro siempre va contra la vida y la dignidad de las personas, pero es que, además, en este caso, sobre este encierro, se levanta otro muro más, el propio mar.

Sin embargo, si bien el barco-prisión evidencia de una forma palpable la dinámica racista inserta en los gobiernos europeos, otras noticias no han adquirido tanta relevancia a pesar de que también tendrán importantes consecuencias en las vidas de las personas migrantes y refugiadas. La primera de ellas es el pacto migratorio con el gobierno de Túnez, un acuerdo que incluye la entrega de un cheque de casi mil millones de dólares por parte de la UE, de los cuales Túnez tendrá que destinar, como mínimo, 117 millones a la gestión de su frontera. La complicidad entre la UE y el gobierno tunecino, con la presidenta derechista italiana Meloni encabezando dicha relación, no sólo legitima sino que premia a un presidente que, entre otras cosas, ha criminalizado abiertamente a la población negro-africana desatando razzias contra ella, ha abandonado en el desierto a personas que trataban de alcanzar las costas europeas y ha puesto en práctica un régimen de persecución contra las disidencias políti-

cas.

Por otro lado, también, dentro de la UE se está debatiendo y elaborando un nuevo pacto en relación al asilo y a las migraciones, un nuevo marco que tendrá importantes consecuencias pero cuyas negociaciones, como suele ser habitual, están siendo realmente opacas. Aun así no cabe albergar mucha esperanza por la propia dinámica de la UE de los últimos años y por el equilibrio de fuerzas decantado hacia el lado más reaccionario presente en las instituciones europeas. Por último, volviendo al barco británico, éste es sólo la punta más visible de una reforma legislativa que castiga duramente a aquellas personas que se encuentren en una situación administrativa irregular en la isla, basando dicha medida en un relato que no solo las fuerzas derechistas han sostenido sino que, por ejemplo, el ministro Marlaska ha manifestado de forma reiterada. En relación a la masacre de Melilla, sostuvo que fueron las propias personas quienes crearon la situación de peligro al colocarse en ese escenario o que no se debe "premiar" a aquellas personas que no utilizan vías legales para acceder a suelo europeo, obviando que, por ejemplo, es imposible solicitar asilo en la propia frontera y en las embajadas españolas, dejando como única alternativa para formalizar la solicitud las oficinas presentes en territorio español. El gobierno británico, en tal sentido, quiere castigar a las personas que lleguen de forma irregular limitando su acceso a la petición de asilo o a otras medidas de protección como las destinadas a las víctimas de trata.

Ante este panorama es recurrente preguntarnos qué podemos hacer. Confiar en las fuerzas políticas institucionales de carácter progresista ha demostrado no ser una herramienta que permita avanzar en la dignificación de la vida de las personas migrantes y en la eliminación de las dinámicas racistas insertas en el Estado, incluso, en más de una ocasión, estas fuerzas han sido las responsables de la legitimación de dicho racismo. Por ello, cabe pensar alternativas que inevitablemente deben ir en la línea de, por un lado, que en nuestras organizaciones y colectivos se realice autocrítica, se creen espacios de formación en dicha cuestión y se le dé el lugar que merece, y, por el otro lado, se pase a la acción para visibilizar y confrontar las importantes reformas que se están produciendo. A este respecto, siempre es positivo analizar la evolución de las diferentes luchas recientes, viendo cómo el ecologismo y el feminismo, tras un importante esfuerzo teórico y propagandístico, han adquirido relevancia en el espacio público a través de importantes y masivas movilizaciones o de acciones más minoritarias pero con gran impacto, respaldadas, unas y otras, por la creación de un tejido local coordinado en red, un sin fin de pequeños grupos con relaciones más o menos formales que posibilitan una acción en nuestros entornos más próximos pero también en escenarios más grandes. Aún queda mucho por hacer y todo pasa por cuestionar el sistema en conjunto, de forma interseccional. Vamos con ello.