BOLETIN MENSUAL
NOTICIAS MARÍTIMAS
CGT SASEMAR
EPOCA 2 NUMERO 9
FEBRERO 2016
ORGANIZADO ERES MAS FUERTE ASOCIATE CGT
SECTOR MAR CGT
CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO

NEPOTISMO VIENE DE NEPOS.

EDITORIAL

No se trata de una bella isla mediterránea aunque su nombre lo sugiera. Nepos es una palabra de origen latín que significa sobrino y que da origen a Nepotismo, la excesiva preferencia que algunos individuos dan a sus parientes, amigos o allegados para los empleos públicos o reconocimientos sin evaluar las capacidades que poseen para el cargo a desempeñar.

Emulando a los Borja, como si los entes y administraciones públicas fuesen los corruptos palacios de Alejandro VI, la actual administración nos deleita con una ristra interminable de cargos de libre designación, confianza y asesores creados para avalar las actuaciones de sus superiores, una legión de estómagos agradecidos cuyo sine qua non es la servidumbre a sus mecenas políticos, muy alejada del servicio público inherente a los cargos que ocupan.

La Función Pública les exige a los empleados públicos transparencia, neutralidad, eficacia, coordinación, cooperación e información. No podemos decir lo mismo de los cargos de confianza y libre designación donde en lugar de equiparar estos parámetros para el desempeño de su trabajo sólo se dignan a equiparar su sueldo olvidándose de todo lo demás.

Lejos de querer alejarse de estas prácticas, nos encontramos con que la dirección de nuestro ente pretende aumentar la ya enorme lista de cargos de confianza que la componen (prácticamente todos los responsables de las diferentes áreas lo son, además de la dirección) exigiendo la libre designación de los capitanes de la flota marítima como requisito indispensable en los procesos de selección. La incorporación de la flota marítima ha abierto un nuevo coto donde ejercer su nepotismo intentando justificarlo con absurdos argumentos y obviando toda legislación y ética. Los responsables de SASEMAR prefieren dar al traste con la regulación del acceso público a la flota antes que permitir que el acceso a estos puestos sea por concurso de méritos.

La libre designación es letal para ejercer con libertad y ecuanimidad los cargos donde se aplique, un trabajador es designado libremente y es destituido libremente por el simple hecho de perder la confianza en su gestión, este hecho anula cualquier capacidad de decisión o denuncia de comportamientos ilícitos de nuestros superiores.

Desde C.G.T consideramos que no engrosaremos la enorme lista de entes salpicados por esta lacra, donde partidos políticos y sindicatos mayoritarios hacen de estas prácticas tienen patente de corso para mercadear con puestos de trabajo pagados por todos los contribuyentes. Lejos de ser cómplices consideramos que es deber de todos denunciar estas prácticas e impedir que se perpetúen.

Dos cargos de confianza del ayuntamiento de Alhaurín de la Torre (nombrados por PP y PSOE respectivamente) han sido cesados de su puesto por el juzgado contencioso administrativo nº5 de Málaga y tendrán que devolver las nóminas que han percibido desde julio del 2007, mes en el que entraron como administrativos coordinadores de los dos grupos políticos, a razón de 950 euros mensuales cada uno de los funcionarios.

Esta sentencia es la primera que condena a dos cargos de confianza a esta devolución salarial y aunque la sentencia sostiene que ley reconoce a los grupos políticos de disponer de suficientes medios materiales y personales, estos medios no incluyen los nombramientos de personal de confianza al servicio del partido.

Salvamento prestará servicios a los puertos de Ferrol y San Cibrao.

El servicio de Salvamento Marítimo y la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao han acordado hoy ampliar el ámbito de colaboración entre ambas entidades, según informa el Ministerio de Fomento en un comunicado.El director de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, Juan Luis Pedrosa Fernández, y el presidente de la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao, José Manuel Vilariño Anca, han firmado el convenio para la prestación, por parte de la entidad pública, del servicio general de ordenación, coordinación y control del tráfico marítimo en los puertos de Ferrol y San Cibrao (Lugo).

La firma del acuerdo se ha celebrado en el centro de coordinación de Salvamento Marítimo en A Coruña en presencia de la ministra de Fomento en funciones, Ana Pastor, y del delegado del Gobierno en Galicia, Santiago Villanueva.
El acuerdo, según especifica la nota, también incluye la coordinación y control de las operaciones asociadas a los servicios portuarios, comerciales y otras actividades relacionadas con la prevención de la contaminación marina.

La cesión de servicios, explica el Ministerio, pretende "incrementar la seguridad" en los dos mencionados puertos del norte de Galicia, así como "mejorar la coordinación" entre Salvamento Marítimo, dependiente de Fomento, y la Autoridad Portuaria.
El contrato firmado esta tarde en A Coruña desarrolla un acuerdo marco establecido en 2014 entre Puertos del Estado y Salvamento Marítimo.

Pastor ha asistido posteriormente a la reunión del consejo de administración de la Autoridad Portuaria de A Coruña y ha visitado el puerto exterior de Punta Langosteira.

eldiario.es
Periodismo a pesar de todo

Salvamento Marítimo rescata a los tripulantes de un pesquero en llamas

El barco, que tenía su puerto base en Sanlúcar, se hundió a cinco millas al oeste de Sancti Petri

El Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo en Cádiz dirigió en la mañana de ayer el rescate de cuatro tripulantes de un pesquero en el que se había producido un incendio cuando se encontraban a unas cinco millas al oeste de Sancti Petri, en Chiclana.

Los tripulantes del pesquero NuevoRocío, cuyo puerto base estaba radicado en Sanlúcar, pudieron ser rescatados ilesos por el helicóptero Helimer 203 cuando se encontraban a bordo de la balsa salvavidas. Tras el rescate fueron trasladados al hospital de Jerez para ser sometidos a un reconocimiento médico.

El suceso se produjo minutos después de las 5.00 horas de la madrugada de ayer, momento en el que Salvamento Marítimo recibió la llamada de dos pesqueros de la zona que alertaban que el NuevoRocío estaba ardiendo.

Inmediatamente se procedió a la movilización dle helicóptero Helimer 203, con base en Jerez, y la Salvamar Suhail. Igualmente se dirigió a la zona el patrullero Tagomago, de la Armada.

El Helimer 203 efectuó el rescate de los cuatro tripulantes del pesquero que estaba en llamas y posteriormente la Salvamar Suhail, junto al buque MaríaZambrano, llevaron a cabo labores de extinción del incendio.

El pesquero finalmente se hundió a las 10.20 horas, según informó Salvamento Marítimo.

El NuevoRocío entró en servicio hace casi 18 años, contaba con una eslora de 14,4 metros, su puerto base estaba en Sanlúcar y se dedicaba a la pesca de arrastre de fondo en el Golfo de Cádiz.

DIARIO DE CADIZ

1.000 millones de metros de cable submarino son los responsables de que tengas Internet en casa

En los esfuerzos por hacer desaparecer el cableado físico a nuestro alrededor, ya sea con conectividad inalámbrica de corta distancia - WiFi, Bluetooth -, o con teléfonos móviles y satélites, no debemos olvidarnos de que los cables están muy presentes en nuestras comunicaciones, son demasiado necesarios. ¿Dónde están? Pues la mayoría nos ayudan a transportar datos entre continentes, surcando el fondo marino.

Las llamadas internacionales, mensajes que mandamos, y transmisiones que se realizan en Internet, corren por esos cables submarinos que tenemos poco presentes, ya que no están a la vista, ni suelen ser noticia. El 99% de las comunicaciones transoceánicas se realizan por ahí, consiguiendo una velocidad hasta ocho veces superior a la que se espera con la red de satélites.

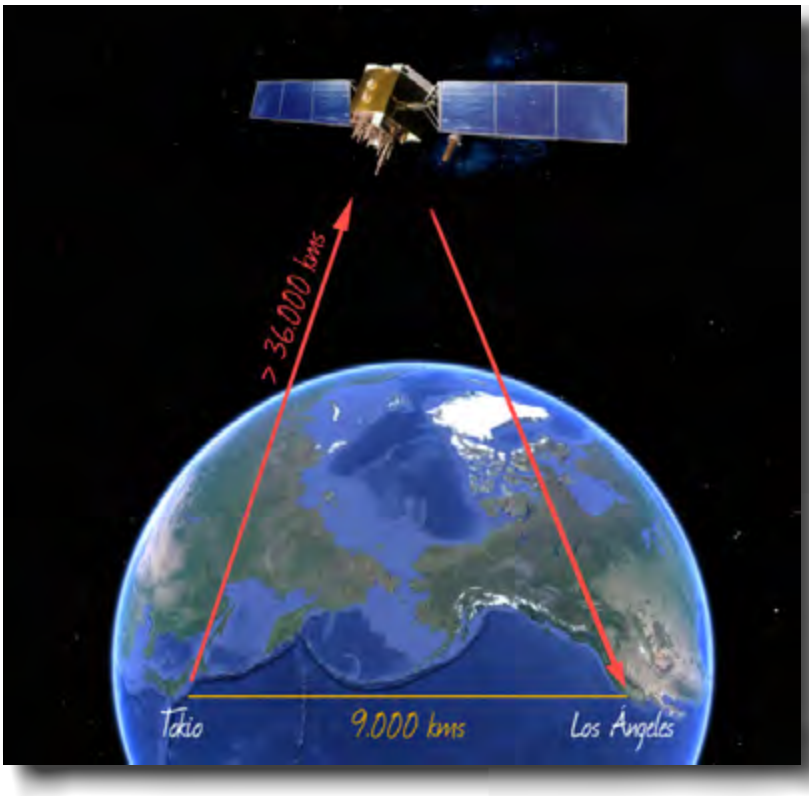
No sabría decir la cifra exacta, tampoco la encontré demasiado actualizada, pero según los últimos datos que se manejan, debería haber al menos un millón de kilómetros de cables submarinos dando vueltas al planeta (Builtvisible dice que 1.092.658 de kilómetros).

No, la mayoría de las comunicaciones con el punto más alejado del planeta no se realizan por satélite, salen desde la playa

Prácticamente todos los continentes e islas importantes están comunicados mediante la infraestructura de redes submarinas, conectando a las diferentes economías del planeta. Si nadie lo ha solucionado en las últimas semanas, deberíamos dejar fuera del juego a la Antártida.

Le ganó el pulso al satélite

Por moderna que nos parezca la comunicación vía satélite, los cables submarinos empezaron a ganarle el partido con la aparición de la fibra óptica. Las nuevas tecnologías de cableado permitían transmitir grandes cantidades de datos con una latencia muy baja.



También debemos de tener en cuenta el recorrido total a realizar por parte de los datos. La circunferencia mide alrededor de 40.000 kilómetros, y la distancia entre dos puntos que necesitan estar bien comunicados como Japón y Estados Unidos es de unos 9.000 kilómetros. Cubrir ese tramo con cable de fibra resulta siempre un recorrido más corto que la distancia hasta un satélite, que suele estar por encima de los 36.000 kilómetros (la información tiene que subir y bajar, es el doble de recorrido).

Otro aspecto en el que el cable se muestra como una solución más interesante tiene que ver con con la resistencia ante inclemencias meteorológicas. Al satélite le puede molestar un tifón, incluso la lluvia, mientras que el cable descansa "tranquilo" en el fondo marino, y se posiciona como una infraestructura más fiable y rápida.

150 años bajo el mar

Nos tenemos que remontar a 1866 para conocer al primer cable transatlántico. Cables telegráficos que duraron entre 60 y 70 años en funcionamiento hasta que llegó el cable telefónico (1956). El siguiente cambio importante llegó en los ochenta con el despliegue de la fibra óptica. Tratamos la situación de la fibra en España.

Pasaros por la web de Telegeography, tienen un mapa interactivo en el que podemos ver los cables que hay en el planetas (actualizados a 2015).

También os invitamos a pasar por el mapa que ha construido la gente de builtvisible. Podemos movernos de 1984 hasta el año 2017, viendo cómo cambia el cableado, seleccionado empresas, etc.

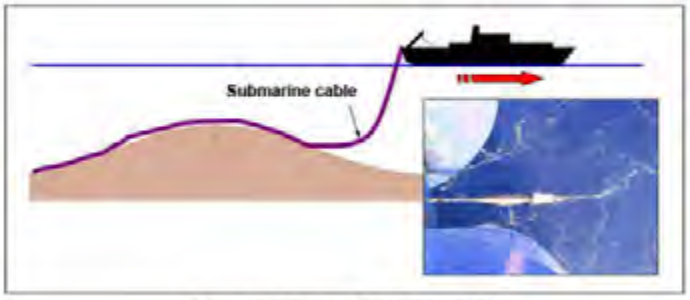
El proceso de colocar los cables no ha cambiado demasiado en estos 150 años, barcos que atraviesan el mar lentamente desenrollando el cableado hasta que descanse en el fondo. Obviamente los cables ahora son más delgados y manejables, y existe tecnología para poder hacerlo todo con mayores garantías, incluso se puede jugar con enterrar los cables.

En las zonas con poca profundidad deben tener cuidado con el contacto con barcos, también con el ecosistema que allí vive: lugares donde descansan los peces, arrecifes de coral. Los cables en estas zonas, enterrados o no, suelen ser de mayor diámetro, para resistir en caso de que algún elemento móvil choque con ellos.

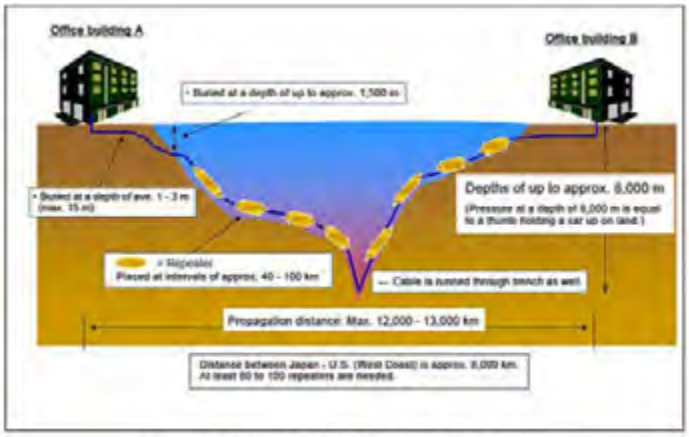
Si la profundidad es inferior a 1.000 metros, el cable se suele enterrar

Os preguntaréis cómo entierran esos cables, pues con una especie de arado del fondo marítimo. Una parte funciona como una azada que crea el surco donde va a descansar el cable, luego la propia corriente marítima se encarga de taparlo.

A 8.000 metros de profundidad



Conceptual diagram of cable installation



Conceptual diagram of the submarine cable system

Las complicaciones llegaron con la profundidad. En el fondo marino nos encontramos con lo mismo que en la superficie: montañas y profundidades, en definitiva, zonas complicadas, en condiciones muy diferentes de trabajo. Por esto debe haber una exploración previa para decidir la ruta, utilizando tecnologías muy sofisticadas.

El punto más profundo en el que hay un cable de este tipo es la Fosa de Japón, donde hay descansando una red a una profundidad de 8.000 metros. Como el Monte Everest, pero bajo el océano.

16 kilómetros de cable mientras consiguen depositarlo en el fondo.

En realidad el cable debe ser bastante más largo que esa profundidad en el momento de su colocación, ya que el barco está en movimiento soltando cable, y el ángulo que forma con el mayor punto de profundidad hace que el cable llegue a medir 16 kilómetros.

Desplegar un cable de Japón a Estados Unidos toma varios meses, si tenemos en cuenta todo el proceso de exploración nos vamos por encima de los dos años.

Los cables que descansan en la orilla o cercanos a ellos están más protegidos

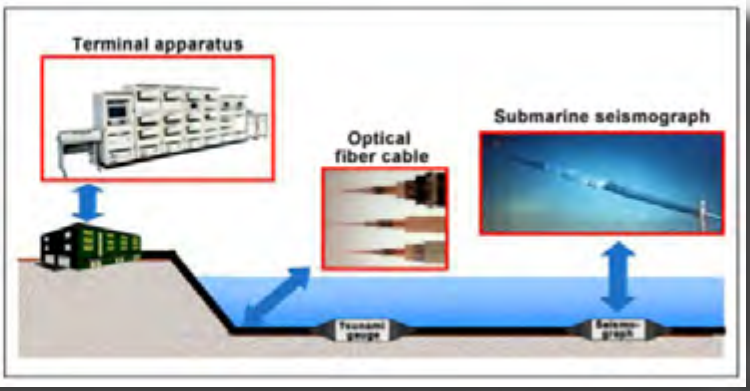
Los enemigos de los cables

Arreglar un cable que está en esas profundidades no es nada sencillo, no se puede bajar a arreglarlo allí, sino que se sube a la superficie el trozo a reparar. Se realiza con una especie de garfio, y en zona seca se trabaja en unir o solucionar el daño, en un proceso muy costoso en tiempo - una semana - y dinero, ya que no hay demasiados barcos que realicen este trabajo.

Cada año se producen entre 100 y 150 cortes de cables submarinos.

Entre los culpables tenemos los accidentes medioambientales, anclas de barcos, o incluso peces. La fauna marina puede comerse el recubrimiento - tiburones -, atraídos por los campos magnéticos. Afortunadamente los nuevos diseños de cables contemplan este problema.

Los casos mas complicados conocidos tienen relación con terremotos. En 2006 uno con magnitud 7.0 rompió ocho cables en la zona de Taiwán, afectando gravemente a las comunicaciones en China. Un total de once barcos estuvieron 49 días trabajando en la reparación.

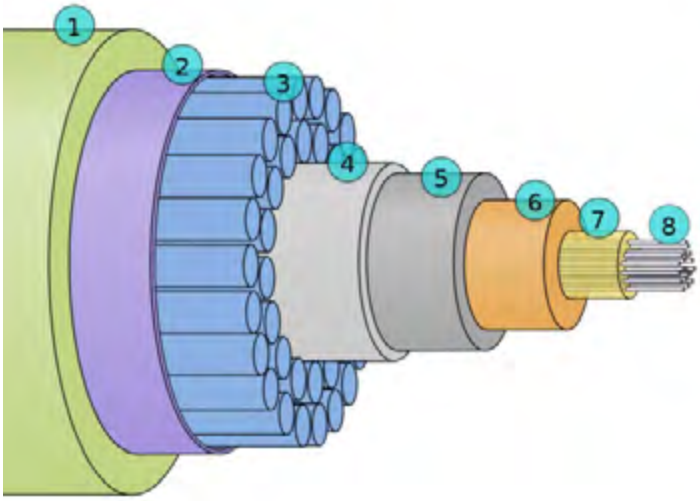


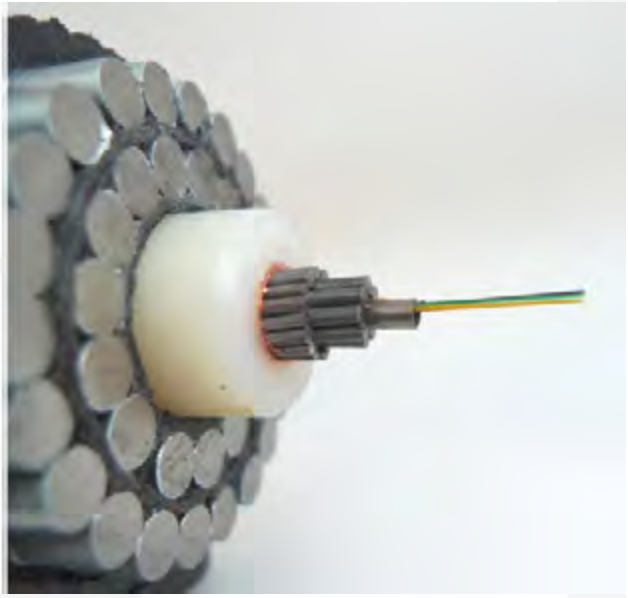
Hablando de terremotos, se están incorporando sistemas de reconocimiento de movimientos en el fondo oceánico, que puedan derivar en algo más complicado. Teniendo en cuenta que allí se originan, y la velocidad con la que el cable puede avisar de lo que acontece, pueden darnos un margen de maniobra muy grande para prevenir situaciones en las ciudades.

Los robos no son una causa importante de mal funcionamiento de una red de comunicaciones tan estratégica - menos con el cambio a la fibra -, pero la realidad es que los países tampoco protegen especialmente los cables.

¿Cómo es el cable?

Podemos pensar que esos cables son increíblemente gruesos, pero no, tienen más o menos el tamaño de un brazo humano. No hace falta mucho más espacio para proponer una protección para los cables de fibra óptica, que podemos ver en dos formatos en la siguiente imagen.



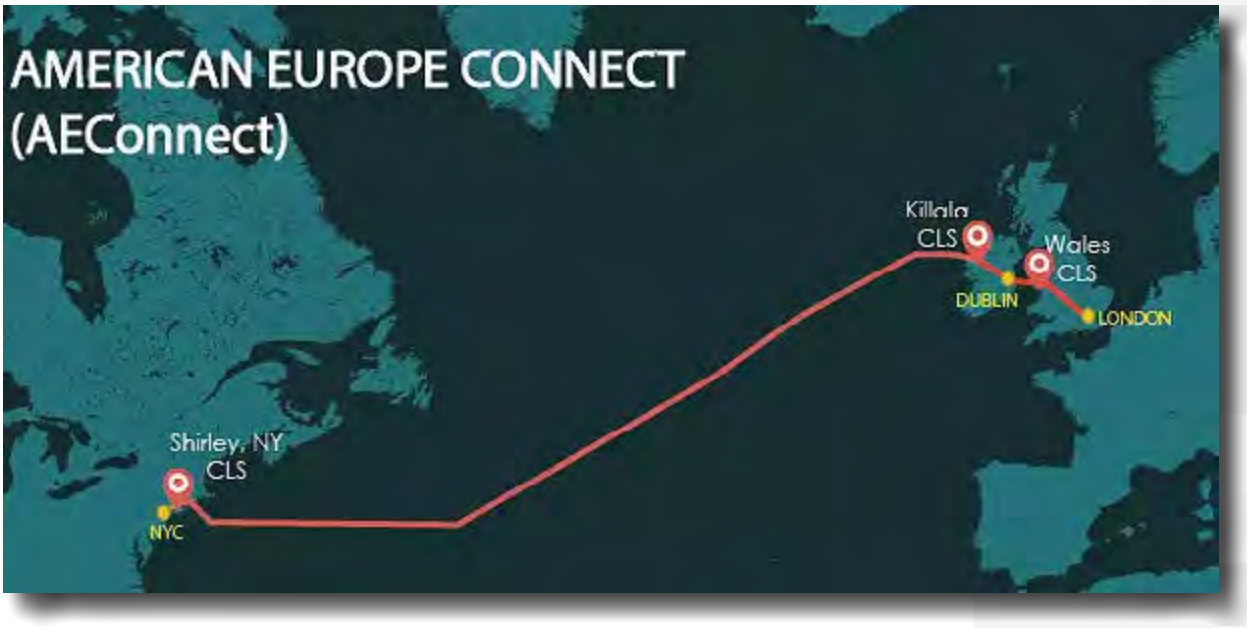


1 - Polietileno
2 - Cinta tipo Mylar
3 - Cables Trenzados de acero
4 - Aluminio que sirve como barrera contra el agua
5 - Policarbonato
6 - Tubo de aluminio o cobre
7 - Un protector para el agua llamado Petroleum jelly (vaselina)
8 - La fibra óptica

¿Cuánta información se puede transmitir por el cable? Del orden de 3.840 gigabits por segundo, o lo que es lo mismo 102 discos DVD en ese corto periodo de tiempo, todo gracias a un hilo de fibra óptica. Si tenemos en cuenta que un cable hay ocho pares de hilos de fibra, nos podemos ir a 1.700 discos DVD por segundo, por encima de los 60 terabits.

Si parece que hay nivel de sobra para soportar las necesidades de la red de redes, decir que no se trata de una tecnología estancada, hay un futuro prometedor para la fibra óptica.

Nuevas inversiones

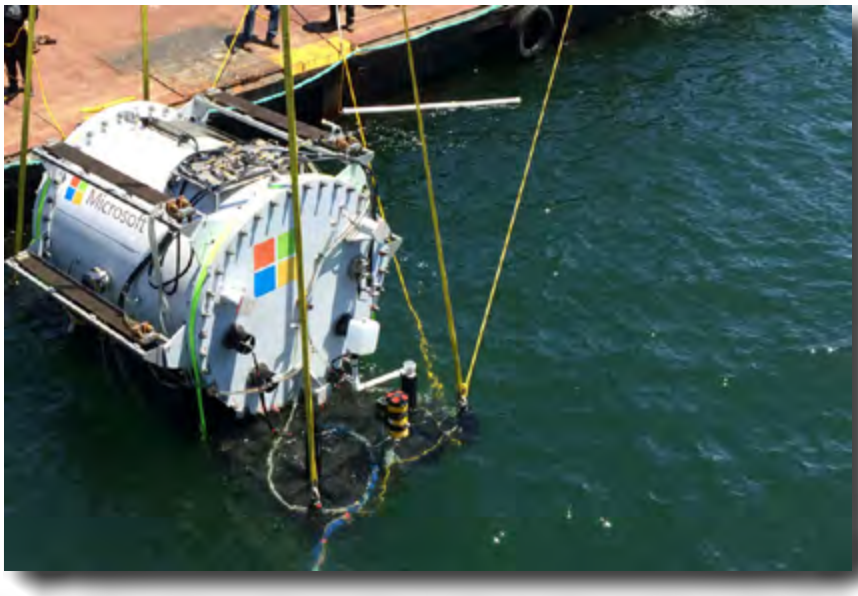


Según datos de TeleGeography, la nueva red de cables se ha visto incrementada en un 44% de 2013 a 2014, con un ancho de banda de 65 terabits por segundo. Es especialmente relevante la creación de cables "privados", la mitad de ellos crean rutas para las grandes compañías de tecnología.

Consiguen mejores precios así que tirando de la infraestructuras de empresas especializadas en telecomunicaciones. Esas redes privadas crecieron un 66% entre 2009 y 2014, comparado com la expansión de las "públicas" que lo hicieron en un 42%.

No paran de llegar inversiones importantes de grandes compañías en los últimos años. Google invirtió 300 millones de dólares en cables en el pacífico - también invierte en unir Brasil con Estados Unidos -, Facebook hizo lo propio en la misma zona.

Recientemente os informamos sobre los movimientos de Microsoft, que incluso se quiere llevar los centros de datos bajo el mar: Project Natick. En cuanto a los gobiernos, no parece fácil que se pongan de acuerdo en el uso, como es el caso de los Estados Unidos con la Unión Europea.



Un flotador para el museo salvavidas

La Diputación muestra su interés por recuperar el Museo Seno de Corcubión

La catedrática del CSIC, Ana Crespo, que dirige ForSeaDiscovery, uno de los mayores proyectos de investigación de arqueología submarina que hay en marcha en el continente, financiado con cuatro millones de euros de la Unión Europea, se declaraba «impresionada y fascinada» cuando entró por primera vez en el Museo Marítimo Seno de Corcubión en septiembre del año pasado.

La catedrática del CSIC, Ana Crespo, que dirige ForSeaDiscovery, uno de los mayores proyectos de investigación de arqueología submarina que hay en marcha en el continente, financiado con cuatro millones de euros de la Unión Europea, se declaraba «impresionada y fascinada» cuando entró por primera vez en el Museo Marítimo Seno de Corcubión en septiembre del año pasado.

Que una de las principales expertas en historia naval del país, nacida en la Bahía de Cádiz entre historias de galeones hundidos, reaccionase así da una idea del valor que tiene la colección privada de la Fundación Castro-Rial con más de 3.000 piezas relacionadas, sobre todo, con la marina mercante y el salvamento marítimo. Nacido del empeño personal del fundador de la naviera Sicar, Marcelo Castro-Rial Canosa, el museo Seno, está ubicado en una fábrica de salazón del siglo XIX que fue también carbonera para los barcos de vapor y que hoy, poco menos que amenaza ruina. De ahí que la reciente visita del responsable de patrimonio de la Deputación, el carballés Xosé Regueira, haya sido interpretado como un soplo de aliento para una institución al borde del naufragio.

El inmueble alberga desde motores de barco a equipos de salvamento y submarinismo con más de medio siglo de vida, pasando por cartas náuticas, documentos históricos e incluso una interesante colección de maquetas de los barcos de la Sicar y otros navíos destacados. Incluso conserva muchos detalles originales de lo que era la casa del patrón en los tiempos del curtido del pescado, por no mencionar que se encuentra al pie de la ría de Corcubión y que por su puerta trasera pasan cada año decenas de miles de peregrinos. Sin embargo, todo ese legado está apenas protegido por una cubierta que hace aguas por todos lados y sirve como zona de anidamiento de pájaros, con lo que mantener las piezas en condiciones óptimas de conservación parece una quimera.

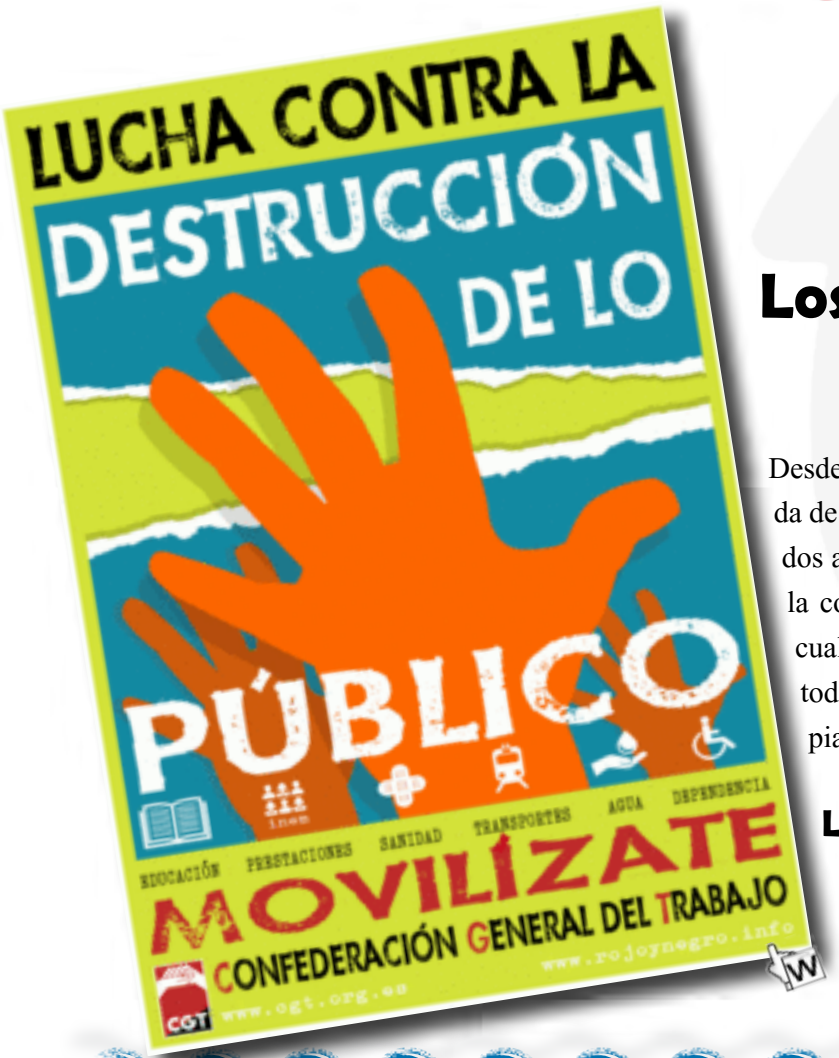
Por si fuese poco, la asociación Neria, que tenía cedida la gestión, mediante un acuerdo con la familia Castro-Rial que incluía colaboración económica, está prácticamente al borde de su disolución y apenas sin actividad desde hace casi dos años. De ahí que la última actuación reseñable al respecto de las instalaciones fuese la contratación temporal de un guía en el verano del 2014 o la labor de voluntarios de la asociación que lo abrían de manera esporádica bajo demanda. Una situación, a la que como señala el presidente de Neria, Javier González, pusieron fin ya que para ellos

era inasumible siquiera «atender a morea de veces que chamaba a policía ou o alcalde porque saltaba a alarma».

Cerrada esa colaboración, el museo se quedó en un limbo de abandono que ahora podría encontrar una puerta de salida a través de la actuación del gobierno provincial, que parece entender el valor que tiene el museo, y lo vergonzoso de su situación tantas veces criticadas por muchos expertos. Uno de ellos, el que más ha clamado por su recuperación en los últimos años, el arqueólogo subacuático Miguel San Claudio, aseguraba ayer que se trata de «una buena noticia» este interés de la Deputación, por lo que espera que llegue a buen puerto.

Las necesidades de inversión son muy grandes, sobre todo por lo que respecta a la cubierta, pero también sus potencialidades puesto que está en uno de los puntos más visitadas de la Costa da Morte, sobre todo en verano, y cuenta con patrimonio y espacio suficiente para infinidad de actividades culturales, entre ellas recuperar la valiosa historia de los naufragios de la zona.

La Voz de Galicia



Los Servicios Públicos y el futuro incierto.

Desde la crisis de los 70 a niveles europeos y desde la década de los 80 a niveles del estado español, han sido demasiados años contemplando como los servicios esenciales para la comunidad y las empresas públicas, por medio de las cuales se prestaban parte de estos servicios, patrimonio de toda la sociedad-, eran convertidos en negocio y expropiados a la mayoría.

Lucha contra la destrucción de lo público

Inmovilizado un buque con bandera panameña por “incumplir” con su tripulación el convenio de trabajo marítimo

Detenido otro buque de bandera portuguesa con carga de butano a bordo tras protagonizar un incidente en su maniobra de salida

La Capitanía Marítima de Huelva ha procedido a la detención e inmovilización en puerto del buque ‘Blue Image’, con bandera de Panamá, por “incumplimientos graves del Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la Organización Internacional del Trabajo”.

Además, esta semana también ha detenido e inmovilizado a otro buque, el LPG ‘Luke’, de bandera portuguesa, con carga de butano a bordo, al protagonizar un incidente en su maniobra de salida del Puerto de Huelva.

Según ha concretado la Capitanía Marítima en un comunicado este domingo, fue el pasado jueves cuando se llevó a cabo la inmovilización del buque ‘Blue Image’ como consecuencia de la inspección llevada a cabo por inspectores de la Capitanía Marítima a la citada embarcación cuando se encontraba fondeada en aguas jurisdiccionales, tras lo que se ha ordenado además el traslado de este buque al fondeadero del Puerto de Huelva.

La inspección se originó a raíz de la denuncia de los miembros de la tripulación del buque, formada por 19 marinos de nacionalidad filipina, ante la Autoridad marítima francesa, la cual lo puso en conocimiento de las autoridades marítimas españolas e inglesas, pidiendo su colaboración, así como de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) y el Apost olado del Mar del Reino Unido y España. En concreto, los tripulantes denunciaron “situación de abandono” por parte de la compañía naviera, domiciliada en Grecia, por “incumplimiento de pago de salarios desde hacía tres meses y carencia de víveres y agua dulce potable a bordo”.

Según ha explicado la Capitanía Marítima, el último puerto de escala del citado buque fue Sevilla, del que salió hace aproximadamente un mes con destino al puerto francés de Saint Nazaire, en el Golfo de Vizcaya, donde finalmente

no recaló, regresando hacia el sur con destino a Ceuta, y fondeando finalmente a espera de órdenes del armador al sureste del Puerto de Huelva dentro de aguas jurisdiccionales españolas.

Funcionarios del servicio de Inspección de la Capitanía abordaron el buque fondeado y procedieron a su inspección y posterior detención, una vez evidenciados "incumplimientos graves" por parte de la compañía naviera del Convenio sobre el Trabajo Marítimo MLC 2006. Dicho convenio establece "unas condiciones mínimas de trabajo y de vida para todos los trabajadores a bordo de los buques, incluyendo, entre otros, la edad mínima, los acuerdos laborales, las horas de descanso, el pago de salarios, las vacaciones anuales pagadas, la repatriación a término de contrato, la atención médica a bordo, el uso de servicios privados autorizados de contratación y colocación, el alojamiento, la alimentación y el servicio de comidas, la protección de la seguridad y la salud y la prevención de accidentes, y los procedimientos de tramitación de quejas de los marinos".

Durante la visita de inspección, con auxilio de la embarcación de Salvamento Marítimo 'Salvamar Alborán', les fueron entregados a la tripulación alimentos facilitados por Cruz Roja española en Huelva, según ha explicado la Capitanía Marítima, que ha detallado que, una vez detenido el buque, y con la colaboración de la Autoridad Portuaria, se ordenó al capitán su traslado al fondeadero del Puerto de Huelva para control y seguimiento, donde le fue suministrada, entregada de Cruz Roja, agua dulce potable para la tripulación.

La Capitanía Marítima está "a la espera, para levantar la detención, de que la compañía naviera se haga cargo de la situación del buque y su tripulación, y proceda a su regularización de forma urgente, lo cual pasa por el acuerdo con los tripulantes sobre los salarios impagados, condiciones de vida a bordo, etcétera, acuerdo que deberá ser a satisfacción de la Capitanía y de la Administración de bandera del buque". Además, la representación en España de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) "auxiliará a los miembros de la tripulación en su negociación con la compañía".

Detenido otro buque

Asimismo, durante esta pasada semana se procedió igualmente a la detención del buque LPG 'Luke', bandera de Portugal, que, con carga de butano a bordo, protagonizó "un incidente" durante la maniobra de salida de puerto, una vez concluidas las operaciones de carga.

Según ha explicado Capitanía Marítima, el buque, con Práctico a bordo, tuvo "un fallo en el sistema de gobierno que le produjo una situación grave de riesgo de colisión con un buque petrolero que se encontraba operando en la terminal de Cepsa Torrearenillas, evitado finalmente por la intervención del remolcador de puerto VB Cierzo, que auxiliaba la maniobra coordinado por el Práctico en servicio.

El buque fue trasladado con ayuda del remolcador al fondeadero exterior, donde fue inspeccionado y detenido por la Capitanía Marítima, toda vez que se evidenció "la falta de familiarización de la tripulación con el sistema de gobierno del buque, en especial, con el sistema de gobierno de emergencia".

Adicionalmente, se procedió a incoar expediente sancionador y, finalmente, el pasado viernes le fue levantada la detención, una vez reinspeccionado el buque y depositada formalmente la garantía correspondiente por el importe de la sanción que pudiera recaer en el procedimiento.

La Capitanía Marítima de Huelva, unidad periférica dependiente de la Dirección General de la Marina Mercante (Ministerio de Fomento), tiene entre sus funciones la inspección de los buques extranjeros en aguas jurisdiccionales españolas, incluidas las escalas de estos buques en los puertos españoles, con el fin de "salvaguardar la seguridad marítima y prevenir la contaminación marina".

La Administración Marítima española forma parte del Memorando de Paris, conocido como Paris MoU, junto con las de otros 26 países miembros, siendo su objetivo principal "la eliminación de los buques subestándar de las aguas y los puertos de dichos países, mediante la puesta en marcha de un sistema armonizado de control por el Estado rector del Puerto que vela por el cumplimiento de los Convenios Internacionales de la Organización Marítima Internacional y de la Organización Internacional del Trabajo".

En el seno del Paris MoU se realizan al año alrededor de 18.000 inspecciones a buques en toda la región MoU, de la que España lleva a cabo aproximadamente un diez por ciento a través de las Capitanías Marítimas, como órganos periféricos de la Administración Marítima (Dirección General de la Marina Mercante), siendo el país miembro que más contribuye año tras año al total de inspecciones efectuadas en dicha región.

La Capitanía Marítima de Huelva llevó a cabo el pasado año 2015 un total de 77 inspecciones a 66 buques extranjeros en el puerto de Huelva, procediendo a la detención de tres buques por razones técnicas. Además, se han realizado más de 1.000 inspecciones y reconocimientos a buques y embarcaciones de bandera española, para la expedición de los correspondientes certificados.

Las mutuas al descubierto

Las "Mutuas Patronales de Accidentes y Enfermedades Laborales de la Seguridad Social" han cambiado de nombre, con la nueva Ley de Mutuas 35/2014 de 26 de diciembre pasan a llamarse "Mutuas Colaboradoras de la Seguridad Social". ¿Por qué este cambio de nombre?, pues porque además de las competencias relativas a los accidentes y enfermedades profesionales ahora tendrán algunas competencias en las enfermedades comunes. También se produce un cambio en la definición, hasta ahora eran "asociaciones constituidas por empresarios" y con la nueva ley pasan a ser "asociaciones privadas de empresarios". Una manera de remarcar más todavía más el carácter privado de las mutuas.

Las mutuas se financian básicamente con las cotizaciones por accidentes de trabajo y con una fracción de las cotizaciones por contingencias comunes. Todas las empresas, así como los autónomos y autónomas han de contratar los servicios de una mutua al constituirse y deben de ingresar a la Tesorería de la Seguridad Social un porcentaje del salario de cada persona trabajadora, ese porcentaje dependerá del tipo de actividad. Por ejemplo para el personal que trabaje en oficinas el porcentaje es del 1% y para el de minas del 7,15%. Posteriormente la Tesorería de la SS ingresará todo ese dinero a la mutua. Aunque las aportaciones sean empresariales no debemos olvidar que son rentas del trabajo, de nuestro trabajo y por tanto nuestro dinero. Bien, a cambio de ese dinero, cuando tenemos un accidente laboral o enfermedad profesional la mutua se hace cargo de los gastos, por tanto cuanto menos tiempo estemos de baja, menos pruebas nos realicen, menos muertes por enfermedades profesionales existan, más beneficio le queda a la mutua.

Teniendo en cuenta lo anterior los intereses económicos de las mutuas entran en clara confrontación con nuestra salud. Tanto es así que cuando tenemos un accidente laboral las mutuas intentan que nos demos de alta lo antes posible y a toda costa, si aun así a los pocos días volvemos a recaer desvinculan la dolencia del accidente laboral y te desvían a la Seguridad Social para que sea el erario público el que corran con los gastos. España se encuentra en una situación única dentro de los países de la OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos), según los datos de las mutuas desde el año 2000 al 2004, en nuestro país no se produjo ninguna muerte por enfermedad profesional, en el año 2005 ya hubo 3 muertes. En cambio, según el Grupo de Investigación de Salud Laboral de la Universidad Pompeu y Fabra, en España mueren 14.000 hombres y más de 2.000 mujeres por enfermedades contraídas en el lugar de trabajo, cada año hay 9.400 personas muertas por cáncer, 3.600 por enfermedades cardiovasculares y 1.700 por enfermedades respiratorias contraídas en el lugar de trabajo y ninguna de estas muertes aparece en los registros de las mutuas. Esto implica que las mutuas no pagan las compensaciones correspondientes a los familiares de las trabajadoras y trabajadores fallecidos por enfermedad profesional.

Pues bien, además de los accidentes laborales y las enfermedades profesionales, ahora con la nueva legislación las mutuas también tendrán competencias en las enfermedades comunes (las no relacionadas con el trabajo). La ley 35/2014 permite a las mutuas proponer a la Inspección Médica de los Servicios Públicos de Salud el alta de una trabajadora o trabajador que esté de baja por enfermedad común. Para realizar esas propuestas de alta las mutuas podrán disponer de nuestro historial clínico y si así lo consideran, podrán someternos a reconocimientos y exámenes médicos. Una vez hecha la propuesta de alta, la Inspección Médica de los SPS deberá responder a la mutua en un plazo de 5 días. Si estima la petición emitirá el alta y si la deniega deberá realizar un informe médico que justifique la continuidad de la baja. La Inspección Médica también podrá citar a la persona que esté de baja para hacerle una revisión médica, pero dentro de esos mismos 5 días.

Cuando se legisla de esta manera se da a entender que las trabajadoras y trabajadores nos dedicamos a estafar a la Seguridad Social, con ansias desmesuradas por convertir el absentismo laboral en tendencia. Por otra parte se transmite

una desconfianza total hacia las y los profesionales del Sistema Público de Salud, ya que desde el primer día de la baja el personal médico de las mutuas puede realizar el seguimiento de dicha baja, o lo que es lo mismo, cuestionar su diagnóstico. Unos profesionales que acceden a su puesto de trabajo sin ningún tipo de prueba u oposición objetiva, los de las mutuas, cuestionando de manera sistemática el trabajo de profesionales sanitarios que han conseguido su plaza mediante una oposición.

Pero salgamos de lo abstracto, pongámosle nombres, las mutuas, al igual que los mercados no funcionan solas, sino que hay un grupo de personas que las dirigen. Tomemos como ejemplo la Muta Asepeyo, cuyo órgano de gobierno está compuesto, entre otras personas por: José Mª Juncadella Salisachs (de Arena Media Communications España, SA), José Luís Martínez Olivares (El Corte Inglés, SA), Luis Planas Martínez (Hoteles Valle de Arán, SA), José Abargues Morán (Ford España, SL), Antonio Alastuey González (Renault España, SA), F. Xavier Amorós Corbella (Sociedad General Aguas de Barcelona, SA), Joaquín Folch-Rusiñol Faixat (Industrias Titán, SA), Cécile Virginie Hesse (Danone, SA), María Soledad Luca de Tena y García-Conde (Diario ABC, SL)

Resulta extraño que directivos pertenecientes a empresas como Danone, Ford, Renault, Aguas de Barcelona, El Corte Inglés, ABC, entre otras, sean las que dirijan una entidad que se dedique a la sanidad, pero más extraño resulta que desde el poder político se les transfieran competencias que son de la Sanidad Pública. No consideramos de recibo que estas personas sean las que miren con lupa nuestras bajas e historiales médicos, estableciendo estrategias de persecución y presión tratándonos de delincuentes.

Alguien debería dar una explicación de este atropello y desde la CGT de Murcia aprovechamos estas líneas para exigirla. Si no hay recursos para que la sanidad sea universal, si las Urgencias de los hospitales están desbordadas, si las personas afectadas por la Hepatitis C no reciben el tratamiento necesario, ¿cómo es posible que se inviertan tantos recursos médicos para el seguimiento de las bajas médicas?. El médico de cabecera, el de la mutua y el de la inspección médica; repetición de las mismas pruebas y/o análisis en un espacio muy reducido de tiempo, expedientes y solicitudes que van y vienen de un departamento a otro y que deben de ser tramitadas y respondidas. ¿Cuánto dinero cuesta esto?, ¿Por qué tanta inversión en perseguirnos?.
Para la CGT esta Ley da un paso más en esa "carrera a ninguna parte" que los gobiernos liberales han emprendido de privatización de todo lo público, violando los principios de equidad, universalidad y eficiencia para todas y todos.

Ataques a la Marina Mercante española

El Museo Marítimo de Barcelona cuenta con una nueva exposición con motivo de los actos de conmemoración del centenario de la Gran Guerra. La obra muestra unos hechos históricos desconocidos: el hundimiento de más de 80 buques mercantes españoles y la muerte de casi 300 marineros, debido a los ataques de la marina de guerra alemana.

El Museo Marítimo de Barcelona inauguraba el 18 de febrero la exposición "Atureu el vaixell"" que tiene como hilo conductor los ataques a la Marina Mercante española durante la Primera Guerra Mundial.

La nueva exposición expone la evolución de la guerra en el mar, y en especial, los ataques a la Marina Mercante española por parte de la marina de guerra alemana. En estos ataques se perdieron más de 80 embarcaciones aliadas, y murieron cerca de 300 marineros. La exposición se articula a partir de elementos visuales y gráficos como reproducciones de documentos (mapas, diarios de la época y fotografías) y vídeos.También muestra piezas originales como medallas conmemorativas, carteles publicitarios y modelos de submarinos.

Las piezas originales de la muestra provienen de la colección del MMB, y de otras entidades como el Museo Naval de Madrid, el Museo Nacional de Arte de Cataluña, la Universidad de Barcelona, la Filmoteca de Cataluña, la Filmoteca española, la colección norteamericana Critical Past, y los archivos Deutsche Bundesarchive y las Bibliotecas Nacionales de Cataluña y España.

El MMB ha organizado actos en torno a la exposición: el 28 de febrero tendrá lugar una visita guiada para personas con discapacidad visual. Y el 5 de mayo, la conferencia "La guerra secreta en el Mediterráneo. 1914-1918" a cargo del sr. José María Castellví. La conferencia tratará el tema de los ataques a los vapores mercantes, centrándose en la zona de la costa catalana, especialmente en la desembocadura del Ebro.

La muestra "Detener el barco! Los ataques a la marina mercante española durante la Primera Guerra Mundial (1914-1918)" se podrá ver del 19 de febrero al 29 de mayo de 2016, en las Naves de las Atarazanas del Museo Marítimo de Barcelona.

Fechas: del 19 de febrero al 29 de mayo de 2016
Horario: de 10 h a 20 h
Precio: 7 € (incluye entrada al Museu y todas las exposiciones temporales

Museo Marítimo de Barcelona, Ataques a la Marina Mercante española

La coruñesa Scio It presenta sus chalecos salvavidas inteligentes en la feria internacional de la seguridad

Una delegación de la compañía coruñesa Scio It participa esta semana en el Salón Internacional de la Seguridad (Sicur), que se celebra en Madrid, para presentar su sistema de seguridad marítima inteligente Safe to Sea (S2S). El producto diseñado por esta firma gallega, especializada en el sector TIC y orientada al I+D+i, permite, entre otras cosas, alertar automáticamente a los servicios de emergencia en situaciones de hombre al agua (de caídas al mar desde una embarcación).Scio It participa en el evento de forma conjunta con la también gallega Trivi, que se encarga de la distribución del sistema S2S y fabrica los componentes textiles integrados en el equipo de seguridad.

El Safe to Sea consta de un dispositivo inteligente para el tripulante compuesto por un localizador por satélite y un chaleco salvavidas integrado en el traje de faena -está pensado principalmente para su uso por marineros- y de una consola de mando para la embarcación que permite realizar un seguimiento permanente de la tripulación.

El sistema envía automáticamente, a través de una radio VHF integrada, el mensaje de alerta y la posición por GPS del náufrago a los barcos que se encuentren en las proximidades y a los equipos de salvamento marítimo.

www.laopinioncoruna.es
La Opinión A Coruña

Rescatadas 28 personas en tres pateras en aguas del Estrecho

Salvamento Marítimo rescató ayer a 28 personas que viajaban a bordo de tres pateras localizadas durante la mañana en aguas del Estrecho de Gibraltar. Según indicaron a Efe fuentes de la Subdelegación del Gobierno en Cádiz, se trataba de 26 varones, una mujer y un bebé, todos ellos de origen subsahariano y en aparente buen estado de salud.

A las 8.30 horas una llamada desde tierra alertaba de la presencia de la primera de las embarcaciones, por lo que Salvamento Marítimo movilizó a la embarcación de rescate 'Salvamar Alkaid'. La patera, en la que viajaban nueve hombres, fue localizada a cuatro millas al sureste de Tarifa (Cádiz) y la tripulación fue rescatada a las 9.25 horas.

Minutos después, a las 9.30 horas, muy cerca de esta primera embarcación fue localizada otra con siete varones a bordo, que también fueron rescatados.

Posteriormente, un pesquero, el 'Nuevo Totuño', alertó de la presencia de una tercera embarcación, que fue localizada a 9 millas al suroeste de Tarifa. En la misma viajaban diez hombres, una mujer y un bebé, rescatados de nuevo por la 'Salvamar Alkaid'.

La embarcación de Salvamento Marítimo viajó con las 28 personas rescatadas rumbo al Puerto de Tarifa, donde fueron atendidos por Cruz Roja.

SUR

8 DE MARZO DIA INTERNACIONAL de la MUJER trabajadora

El día Internacional de la Mujer Trabajadora nace de la situación de explotación laboral, del abuso, de la situación de precariedad de unas mujeres valientes que, allá por el año 1911, se plantaron para decir ¡¡BASTA!! y sufrieron la respuesta del empresario que las encerró en una fábrica de Nueva York, para que no crearan "desórdenes". Prendiendo fuego a la fábrica,asesinaron a 146 jóvenes trabajadoras.

Cada 8 de Marzo conmemoramos el Día de la Mujer Trabajadora y todas las reivindicaciones legítimas, históricas y actuales, contra el patriarcado y el sistema capitalista.

Desde la CGT, denunciamos las situaciones de doble discriminación que sufrimos las mujeres, una como clase trabajadora (ya sea remunerada o no, a través de los trabajos reproductivos y de cuidados) y otra como mujeres. Las sucesivas "crisis" económicas, en las que nos sitúan periódicamente la clase dominante político-financiera, siguen manteniendo un sistema social, político y económico de progresiva desprotección y precarización hacia las personas que desarrollan la mayor parte de las tareas productivas y reproductivas del país y hacia las personas que no pueden trabajar, mientras que incrementan los arcos salariales a favor de los equipos directivos, juntas de accionistas y demás atracadores y corruptos que, desde la política, la patronal y las instituciones públicas y privadas, saquean el país.

Y así, año tras año, nos encontramos nuevamente resistiendo a las agresiones brutales de la misma política neoliberal contra la clase trabajadora en general, pero que pega más fuerte en nosotras, las mujeres, marginándonos en trabajos precarios, con peores sueldos que los hombres, mayor temporalidad en los contratos, en los que se nos reclama completa disponibilidad para jornadas parciales, contratos por horas, exigiéndonos una sobrecualificación, cuestionando nuestra profesionalidad si queremos compatibilizarla con un proyecto de maternidad, engrosando las listas del paro o

trabajando en condiciones de esclavas en la agricultura, en fábricas, hostelería, falsas autónomas, servicios públicos, profesoras interinas, sanitarias y un largo etc.

No nos acomodemos aunque nos auguran tiempos de cambio. En el movimiento libertario hemos aprendido que las transformaciones sociales que queremos no vendrán de la mano del mundo político, sino de la conciencia y movilización social. Si las mujeres no luchamos por nuestros derechos, nadie lo va a hacer por nosotras.

Utilizando viejos discursos recurrentes, se afirma que nuestro bienestar depende del "clima político" de la "estabilidad institucional". Estructuras del capitalismo que sólo persiguen la perpetuación del estatus de sus privilegios a costa del sometimiento y la explotación de las demás. Sin embargo, nosotras tenemos otros intereses opuestos a estos actores que quieren imponer las condiciones de nuestras vidas.

Compañeras, lo poco que se está avanzando está siendo fruto exclusivamente de la lucha sindical y social alternativa que tenemos abierta contra este patriarcado que, a través del machismo, perpetúa la desigualdad en todos los órdenes de la vida.
Puesto que nuestra vida y dignidad es lo único que poseemos, vamos a defenderlas, luchando. Organizadas construiremos nuestro destino a través de nuestra propia acción frente a los gestores del estado capitalista.

Si nadie trabaja por ti, que nadie decida por ti.

JUNTAS TRABAJANDO POR NUESTRA REVOLUCIÓN!!.