



## INDICE



**Página 1**

**Editorial: La estupidez humana**

**Página 3**

**Salvamento Marítimo Medios Aereos: Hoy angeles del mar., ¿y mañana?**

**Página 5**

**Anton Luaces: Mención de honor merecida**

**Página 6**

**Salvamento Marítimo Humanitario: El mar como única puerta de entrada**

**Página 8**

**Tecnología: Drones para salvar vidas**

**Página 9**

**Entrevista a... Juan Carlos Rey Caruncho**

**Página 12**

**Marina Mercante: Noticias Breves**

**Página 13**

**Marina Mercante: La primera naviera del mundo neutra en CO2**

**Página 14**

**Estibadores: 3 millones de euros de multa a España por la estiba**

**Página 15**

**Mundo Marítimo: Protección del medio marino**

**Página 16**

**Libro del mes**

**Página 17**

**Eugenio Charri Rey: "Obdulio Eljeta", revalida su tarjeta**

**Página 19**

**Remolcadores de Barcelona**

**Página 20**

**Sector Solidaridad: Brigada solidaria a Kurdistán**

**Página 21**

**Unísono: La Audiencia Nacional condena a Unísono por el Plan de Igualdad**

## La estupidez humana

### Editorial

**"Todos los seres humanos nacen libres e iguales en dignidad y derechos y, dotados como están de razón y conciencia, deben comportarse fraternalmente los unos con los otros."**

Hay días que cuando uno se levanta, por mucho que quieras es imposible ver el vaso medio lleno, quizás hoy es uno de esos días. Uno echa una mirada hacia atrás y le asaltan serias dudas de que hayamos avanzado (la humanidad), e incluso siente que andamos como los canchales.

La frase de arriba corresponde al texto del Artículo 1, de la Declaración Universal de los Derechos Humanos (DUDH), proclamada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en 1948. Para el que tenga interés hay 29 Artículos más que recogen cosas como: el derecho a no sufrir discriminación de ningún tipo, a poder vivir con seguridad, a la libertad de moverse por su país, salir del mismo y regresar, a ser tratado con igualdad ante la ley, a no poder ser detenido arbitrariamente, ni torturado, al derecho de asilo, a tener una seguridad social, a tener un trabajo digno, una vida digna, al descanso y las vacaciones, a una jubilación merecida, etc., etc., etc.

Desde que se aprobó esta Declaración, han pasado casi 70 años. Cuando uno era joven, muchos pensábamos que la DUDH era insuficiente, hoy resulta una utopía. Ningún país se opuso a su firma, solo ocho se abstuvieron. Ahora podríamos preguntar, ¿cuántas naciones cumplen hoy día con los principios que emanan de su articulado?.

Sin duda este importante documento, que muestra una cierta lucidez del género humano, no fue producto de la espontaneidad ni de un acto de locura, nace de la dolorosa y cercana evidencia de los horrores vividos a raíz de las dos guerras mundiales, y especialmente de la Segunda, que supero lo que parecía insuperable respecto a la primera. 70 Millones de Muertos, exterminios masivos, genocidios, atrocidades sin límite que se cebaron especialmente sobre la población civil, sobre seres humanos desarmados e indefensos. Para aquellas personas que representaban a sus países, era imperioso sentar las bases para no repetir la historia, para impedir que lo peor del ser humano volviera a cabalgar, amenazando la propia existencia de la humanidad, porque

había la certeza de que un nuevo episodio de esas características pudiera ser insuperable para nuestra raza y para el planeta.

Como efecto contrario y positivo a la barbarie vivida, había muchas personas, mujeres y hombres valientes, que se habían enfrentado, sacrificado y vencido al fascismo. Allí donde las “elites de nuestras democracias” habían fallado, estuvieron ellas y ellos, como partisanos, en los ejércitos libres y en los regulares, heroínas anónimas, que sin importar naciones o fronteras, se entregaron a parar al monstruo, y que otra vez salvaron la cara al mundo entero.

Pero hoy, casi 70 años después, la humanidad parece sufrir amnesia. Nos hemos puesto las orejeras, y estamos cultivando con afán las desigualdades, incrementando el sufrimiento de millones de personas, alimentando el monstruo, que una vez derrotado, vuelve a crecer, a engordarse, a empoderarse de muchos seres humanos. Unos por ambición desmedida, otros por las migajas, los más por miedo a ser del pelotón de las víctimas, todos por absoluta estupidez.

Nuestros antepasados, que sufrieron el horror de la II Guerra Mundial se echarían las manos a la cabeza ante el mundo que estamos construyendo. De nada sirvieron, o eso parece, los padecimientos pasados. Las políticas que construyeron un cierto estado del bienestar, la época que propicio la mayor disminución de las desigualdades en la historia reciente del ser humano, la que generó expectativas de que fuera posible un planeta en donde todas las personas tuvieran derecho a una vida digna, sin guerras, sin persecuciones,.....Estos ligeros avances se comenzaron a derruir apenas iniciada su construcción, y hoy el martillo neumático del capitalismo no está dejando piedra sobre piedra.

Y mientras tanto, ¿qué hace la mayoría?, mirarlo desde la barrera, como si no fuera con ellos, como si no fueran ellos, sus hijos, sus parientes, sus amigos, los próximos candidatos al sacrificios en el altar de la estupidez...humana.

Y cada día crece y crece la ignominiosa actuación contra las personas; más guerras, más muertes, más ho-

rror, nos acercan a nuestro propio apocalipsis, mientras los amos del universo, siguen calculando cuanto ganaran en el próximo genocidio.

Dice el preámbulo de la Declaración Universal de los Derechos Humanos:

***“Considerando que la libertad, la justicia y la paz en el mundo tienen por base el reconocimiento de la dignidad intrínseca y de los derechos iguales e inalienables de todos los miembros de la familia humana;***

***Considerando que el desconocimiento y el menosprecio de los derechos humanos han originado actos de barbarie ultrajantes para la conciencia de la humanidad, y que se ha proclamado, como la aspiración más elevada del hombre, el advenimiento de un mundo en que los seres humanos, liberados del temor y de la miseria, disfruten de la libertad de palabra y de la libertad de creencias;”***

¿Parece de otro planeta? ¿No? Lo cierto es que Marx tenía razón (no Karl, sino Groucho) cuando decía “De la nada, la humanidad ha alcanzado las más altas cotas de la miseria”

Da miedo ¿no? Pues pongámonos manos a la obra. Hay que construir un mundo nuevo si queremos que haya un futuro posible para nuestros hijos. Hay que derrotar a nuestra bestia de una vez, sino queremos que nos devore.

La gran vergüenza de nuestro tiempo, (Mediterráneo Central). Vivir en una sociedad que permite estas cosas y no se rebela es una sociedad enferma, casi muerta, así nos quieren y para ello trabajan.  
Foto de @SantiPalacios



## Hoy angeles del mar., ¿y mañana?

### Salvamento Marítimo Medios Aereos



**Helimer 401 consiguió izar hasta el helicóptero a 16 tripulantes del buque mercante tipo ro-ro Modern Express, de bandera panameña.**

El pasado sábado 27 de mayo de 2017, la Fundación Expomar con sede en Burela, organizaba un acto donde se reconoce el valioso trabajo realizado por los medios de Salvamento Marítimo y Gardacostas da Xunta de Galicia, en sus últimas actuaciones, donde ambos organismos sincronizados a la perfección finalizaban estas tareas con un gran éxito y valioso final, junto a un gran reconocimiento.

El exitoso resultado de estas operaciones de salvamento, es el ejemplo de un trabajo hecho con dedicación, esfuerzo, valentía, responsabilidad y una valiosa profesionalidad por parte de las tripulaciones que operan estos medios tanto marítimos, aéreos y centros de coordinación.

Se ha demostrado una vez más que el servicio que ofrece Salvamento Marítimo y Gardacostas da Xunta de Galicia, es un servicio esencial y básico en donde no se debe escatimar económicamente en progresar cualitativamente de forma técnica y bienestar social, porque el progreso y la estabilidad de este servicio es fundamental para su excelencia.

Pero en estas líneas quiero centrarme en los medios aé-

reos (helicópteros), de los que Salvamento Marítimo dispone de 11 bases a lo largo del litoral nacional e Islas Canarias y Baleares, mientras que los Gardacostas da Xunta de Galicia disponen de 2 bases.

Los medios de comunicación engrandecen el trabajo realizado por estos medios, apodándolos como “Los Ángeles del Mar”. Unos pilotando en condiciones extremas, otros manejando la grúa de la que penden las vidas de otros, y por último, quienes bajan del cielo unidos a su helicóptero por un cable de acero, y tienden la mano a aquellas personas que necesitan su ayuda para salir de una situación apurada, cuando no incluso de perder la vida.

Pero la realidad que se esconde detrás de estos actos de salvamento es bastante diferente a lo que cabe esperar; puesto que, el capital humano que forma parte de estos medios aéreos y que es el que garantiza el éxito de las operaciones, observa como cada 4 años su estabilidad laboral cuelga de un frágil hilo, más frágil que el cable de acero que les une al helicóptero, debido a que la comisión de su trabajo sale a concurso entre las empresas privadas del sector, sorteándose el mejor postor sin que se tenga en



cuenta a quienes realizan realmente el cometido de mantener, alistar, entrenar y responder a las emergencias.

Debido a que SASEMAR, (propietaria de los medios), y Gardacostas (no tiene medios aéreos en propiedad) prefiere encargar la gestión del personal de las unidades aéreas a la empresa privada (que gane el concurso), el futuro laboral de los profesionales que llevan años realizando estas labores, queda en manos de la oferta y la demanda, de los intereses privados y de maximizar beneficios a costa de un recurso público y de todos.

De este modo se permite que en este proceso de concurso, la nueva empresa ganadora del mismo, pudiera prescindir de los profesionales que tanto arriesgan en su labor diaria, profesionales que se han formado en ex profesos para esta especializada y particular actividad como es el salvamento de vidas humanas en la mar. A su vez, la administración responsable no impide que este personal altamente formado puede ser reemplazado por otros trabajadores con mucha menor o nula experiencia.

Esta posibilidad no solo puede tener serias consecuencias para los actuales profesionales del Rescate Aéreo, que durante estos procesos, a las dificultades propias de las intervenciones que realizan, deben añadir sobre su ánimo, las incertidumbres que se generan sobre su futuro. También las tendría la eficacia del servicio público, al tomarse decisiones basadas en criterios económicos por encima de lo niveles de profesionalidad y capacidad necesarios.

Por lo que mediante estas líneas queremos lanzar un mensaje a los dirigentes de estos servicios, que como mínimo garanticen la continuidad y estabilidad laboral a estas tripulaciones que hacen posible esto éxitos, independientemente de la empresa que gane la adjudicación, porque recuerden, sin las tripulaciones el ÉXITO no sería posible.



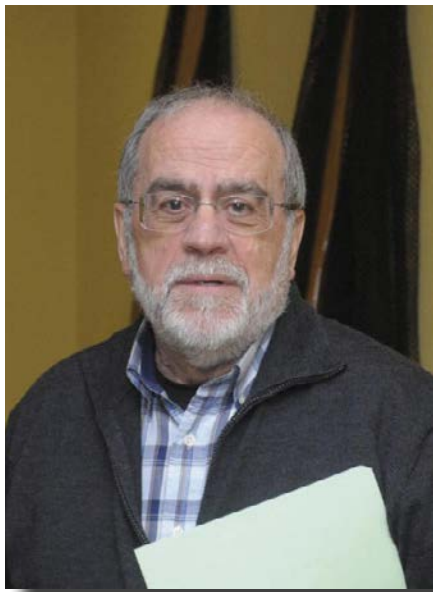
A la Fundación Expomar, gracias por este reconocimiento.

**CONTIGO, MAS FUERTES**



## Mención de honor merecida

### Anton Luaces



Anton Luaces

la “valentía, dedicación y profesionalismo” demostrados en la operación de salvamento de los doce tripulantes del pesquero Gure Uxua, que habían abandonado el barco y se hallaban en una balsa a la deriva en aguas peligrosas con olas de 10 metros y vientos muy fuertes.

Esta distinción de la OMI se concede por segundo año consecutivo a tripulaciones de helicópteros de salvamento marítimo españoles. En 2016, los tripulantes de los helicópteros Helimer 401 de Salvamento Marítimo y con base en Alvedro y el mismo Pesca 2 recibieron idéntica Mención de Honor por el rescate del buque Modern Express.

El merecido reconocimiento llega cuando desde algún



Los tripulantes de los helicópteros Helimer 211, de Salvamento Marítimo y con base en Gijón, y Pesca 2, de Gardacostas y con base en Celeiro, recibirán próximamente la Mención de Honor otorgada por la Organización Marítima Interna-

cional (OMI) por

la “valentía, dedicación y profesionalismo” demostrados

en la operación de salvamento de los doce tripulantes del

pesquero Gure Uxua, que habían abandonado el barco y se

hallaban en una balsa a la deriva en aguas peligrosas con

olas de 10 metros y vientos muy fuertes.

Esta distinción de la OMI se concede por segundo año

consecutivo a tripulaciones de helicópteros de salvamen-

to marítimo españoles. En 2016, los tripulantes de los he-

licópteros Helimer 401 de Salvamento Marítimo y con

base en Alvedro y el mismo Pesca 2 recibieron idéntica

Mención de Honor por el rescate del buque Modern Ex-

press.

El merecido reconocimiento llega cuando desde algún

medio de comunicación no solo se cuestiona el trabajo de estos profesionales del salvamento marítimo, sino el de la propia cadena de mando de ese organismo dependiente de la Dirección General de la Marina Mercante y sin tener en cuenta las adversidades que han concurrido en ambos casos. Por ejemplo, cuando el 3 de febrero los marineros del Gure Uxua tuvieron el tiempo justo para abandonar el buque y pasar al interior de una de las balsas salvavidas bajo condiciones extremas con vientos de fuerza 8, mar arbolada y escasa visibilidad. En estas condiciones, el Helimer 211 rescató a siete de los tripulantes y el Pesca 2 a los otros cinco.

En ocasiones resulta sumamente fácil criticar un servicio como el que prestan las comunidades autónomas y Salvamento Marítimo, cuando sin embargo se loa la intervención de medios de salvamento británicos e irlandeses,



para los que es justo el reconocimiento, pero no en mayor medida que el que debemos conceder al salvamento y rescate del que disponemos en Galicia, tanto por parte de la Xunta como por la de Salvamento Marítimo.

La evidencia se ha producido recientemente con una intervención al límite de sus posibilidades de un helicóptero de Salvamento Marítimo, que hubo de desplazarse a un punto responsabilidad SAR británica que este organismo no podía atender adecuadamente, por lo que solicitó la intervención del Helimer con base en Alvedro para salvar la vida de un marino solitario.

Publicado en: [La Opinión de A Coruña](#)

# El mar como única puerta de entrada

## Salvamento Marítimo Humanitario

**El número de personas rescatadas por Salvamento Marítimo este 2017 ya supera el acumulado de todo 2016, más de 6.000**



Dos inmigrantes celebran su llegada al puerto de Almería tras ser rescatados por Salvamento Marítimo cuando intentaban alcanzar España a través del mar de Alborán. / Carlos Barba (Efe)

**6.614.** Es el número de sueños que han desembarcado en las costas andaluzas en lo que va de año, hasta el pasado día 13, según los datos facilitados por la **Delegación del Gobierno en Andalucía**. La cifra ya no es válida, porque a diario son varios los avisos que recibe Salvamento Marítimo de las embarcaciones repletas de ciudadanos subsaharianos, y también magrebíes, «que se están jugando la vida por alcanzar un futuro mejor», coinciden en señalar todos aquellos organismos que a diario trabajan por salvarles del naufragio.

El último rescate en costas andaluzas se producía este sábado cuando 66 personas, entre ellos cinco mujeres y dos hombres, fueron rescatadas de dos pateras en el **mar de Alborán** por una embarcación de Salvamento Marítimo, que ya fue alertado de otra patera que partía de la costa de **Bouyafar (Marruecos)**. Antes, el viernes, arribaron otros 82 inmigrantes en similares circunstancias. Todo ello se engloba en la **operación Índalo**, en la que participa la **Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas (Frontex)**.

Pero el momento más duro vivido este año fue a principios de mes, cuando **49 de esas almas perdían la vida** cuando intentaban alcanzar las costas andaluzas. La han catalogado como la mayor catástrofe inmigrante que ha vivido España. **De los 52 inmigrantes que viajaban en aquella patera, tan sólo tres se salvaron**, uno de ellos todavía menor de edad.

Así, la cifra va engrosando a diario, hasta el punto de que en junio (últimos datos completos) se contabilizaba un incremento del **300 por ciento** en la llegada de inmigrantes, con respecto al mismo mes de 2016. Unos datos que las organizaciones no recordaban desde hacía una década, cuando en las **Islas Canarias hubo una oleada de 33.000 personas que huían por la crisis de los cayucos**.

Hablar de razones por este aumento es complicado, porque cada cuál conoce sus motivos. Sin embargo, desde la Asociación Pro-Derechos Humanos de Andalucía señalan a los fallos que están presentando los acuerdos bilaterales. Según Ana Rosado, miembro de esta organización, el **Gobierno de Marruecos**, principalmente, está dejan-

do de cumplir sus compromisos adquiridos en materia de control de inmigración ilegal en sus fronteras «como medida de presión a los países europeos por su falta de apoyo en las reivindicaciones del Rif y por no reconocer su soberanía sobre el Sáhara en los acuerdos comerciales».

A pesar de ello, las organizaciones españolas y el Gobierno central siguen cumpliendo con sus compromisos con los derechos humanos. En ello juega un papel fundamental **Salvamento Marítimo**, que en las costas andaluzas tiene repartidos cuatro centros de coordinación (en Almería, Algeciras, Cádiz y Tarifa). El primer contacto de los inmigrantes tras «jugarse la vida en el mar» es con los miembros de Salvamento Marítimo, un cuerpo dependiente del **Ministerio de Fomento que, con ayuda de la Guardia Civil, Vigilancia Aduanera, la Armada y Cruz Roja**, trabajan para que el viaje emprendido por los inmigrantes llegue a puerto y sin pérdidas de vidas que lamentar.

En la mayoría de casos son los propios inmigrantes quienes, desde la patera, avisan a Salvamento de su salida. No sólo uno, «sino todos», explica el **delegado del Gobierno en Andalucía, Antonio Sanz**. Aunque también dan aviso buques mercantes u organizaciones no gubernamentales que trabajan en la otra orilla del Mediterráneo, «que ejercen una labor fundamental y son un complemento importante a los servicios del Estado», señala Sanz.

Las condiciones del trayecto son pésimas. La mayoría de las personas que se lanzan al mar embarcan en balsas «que dan pena», pinchadas o cuyo motor no funciona, además

de navegar hacinados. De ahí que el rescate sea «crucial», pero también «el momento más crítico», señala el **jefe del Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo en Almería, Miguel Zea**, centro que hasta junio de este año ha rescatado a más de 3.300 inmigrantes. Después de un trayecto en el que saben que se están jugando la vida, en el que el sueño de alcanzar la costa española se puede convertir en una pesadilla, por la que **han pagado entre 1.500 y 2.500 euros**, «se ponen nerviosos» y al saberse a salvo de la mano de Salvamento Marítimo, quieren subir a la embarcación de rescate «sin orden, lo que puede producir el vuelco de la balsa en la que viajan», relata Zea. A pesar de la angustia vivida, alcanzaron su objetivo. Y al cántico de «boza, boza» («victoria, victoria») se abrazan a los miembros de Salvamento Marítimo. «El rictus de preocupación y ansiedad se les cambia; es un momento muy emotivo», comenta.

Sólo queda llegar a puerto, donde esperan los voluntarios de Cruz Roja España, la institución encargada de ofrecerles la primera atención humanitaria. En el momento en que Salvamento tiene conocimiento de una patera, lanzan el aviso a Cruz Roja para que acudan al puerto donde serán desembarcados los inmigrantes, explica la **responsable autonómica de Salud, Socorro y Emergencias de Cruz Roja España en Andalucía, M<sup>a</sup> Carmen Sánchez**.

En el puerto, los voluntarios realizan un triaje rápido a aquellas personas que llegan heridas por quemaduras o cortes, contracturadas por la posición en la que llevan horas e incluso días o enfermas, «aunque habitualmente vienen en buen estado de salud», aclara Sánchez. También



les ofrecen algo de abrigo e higiene íntima, un cambio de ropa, porque llegan mojados, y algo de comer.

Los voluntarios de Cruz Roja también están formados para identificar posibles vínculos de trata de personas; porque, como recuerda el delegado del Gobierno, en muchas ocasiones se embarcan controlados por mafias y les obligan a actuar en redes de prostitución», además de haber tenido que pagar un elevado precio. Asimismo, los voluntarios tienen aptitudes suficientes para atenderlas a nivel psicológico en el caso de que hayan vivido una situación traumática. **En Andalucía hay en torno a un millar de voluntarios de la organización vinculados a este proyecto, «gracias a los cuales se pueden atender los avisos», recalca Sánchez,** quien apunta que momentos en los que trabajaban simultáneamente varios grupos con voluntarios.

Tras recibir esa primera atención, es la Policía Nacional la que se encarga de los inmigrantes. En ese momento son trasladados a los **centros de acogida temporal de inmigrantes (CATI)**, donde deben permanecer un máximo de 72 horas, mientras las fuerzas de seguridad corroboran que no tienen antecedentes, explica el delegado del Gobierno en Andalucía.

En el caso de que sean menores o mujeres, se les trasladará a los centros de Cruz Roja. Mientras, el resto, irá a los **Centros de Internamiento de Extranjeros (CIE)**, que en los últimos meses están en tela de juicio por no poder atender la masiva llegada de inmigrantes. Sanz asegura que «no están desbordados» y que episodios como el de Motril, donde la Policía liberó a 200 inmigrantes por falta de espacio, «son puntuales». No obstante, recuerda que el Gobierno va a construir nuevos CIE: uno en Algeciras, de 20.000 metros cuadrados «para dar mayor cobertura social», y otro en la zona oriental de Andalucía.



## Tecnología: Drones para salvar vidas

**MOAS (Migrant Offshore Aid Station – Estación de ayuda al migrante por mar) emplea UAV's para realizar operaciones de búsqueda y**



**rescate de migrantes en el Mediterráneo. La ONG dispone de dos drones CAMCOP-TER S-100, los que operados desde la embarcación de expedición Phoenix, de 40 metros de eslora, por un equipo altamente experimentado de rescatistas, permiten monitorizar y asistir a las embarcaciones en peligro.**

**“Los aviones no tripulados son un gran activo. Estos mares son grandes. A veces tenerlos significa la diferencia entre la vida y la muerte”, expresó el fundador de MOAS, Christopher Catrambone al blog masha-ble.com.**

**Los UAV's CAMCOP-TER S-100 proporcionan un buen equilibrio entre capacidades avanzadas, flexibilidad de operación y una excelente eficacia. Estas aeronaves de sistema de despegue y aterrizaje vertical (VTOL por sus siglas en inglés), pueden volar misiones programadas sin intervención alguna del operador y proporcionan imágenes en tiempo real, día y noche, e incluso en condiciones climáticas adversas.**

**Cada mañana, mientras patrulla el mar Mediterráneo a unas 15 a 30 millas de la costa de Libia, MOAS despliega los S-100 en busca de barcos que transporten refugiados y/o migrantes. “Definitivamente, los drones hacen la diferencia hoy en día”, dijo Marco Cauchi, oficial de operaciones de MOAS después de realizar un rescate de 118 migrantes. La ONG viene empleando estos UAV's desde agosto del año 2014.**



## Entrevista a...

### Marina Mercante



**Juan Carlos Rey Caruncho**  
Fundador del Sindicato de  
Trabajadores de la Marina Mercante

Con Juan Carlos, tejimos una estrecha amistad compartiendo luchas, preocupaciones e intereses. Los cinco años de ventaja que me llevaba nunca fueron un impedimento para entendernos, por el contrario, su mayor edad aportaba experiencias de una época que paso muy deprisa, y que nuestra generación ya no vivio.

La gente que formaba el STMM, provenian en su práctica totalidad de los restos del Naufragio del Sindicato Libre de la Marina Mercante -SLMM, cuando después de unas épicas batallas laborales para dignificar a los marinos, se adhieron la mayoría a (que se quedo las siglas), y otros pocos a UGT.

Cuando comprobaron que no era eso lo que esperaban de un sindicato, Juan Carlos y otros compañeros decidieron salirse del SLMM – CCOO y crear el STMM. En el pequeño piso que tenía el Sindicato en la calle Hortaleza de Madrid, nos acercabamos de modo frecuente delegados de CGT Mar, coincidiendo con delegados y afiliados del STMM de otras empresas navieras. Al calor de los compañeros de profesión, pronto vimos que compartiamos inquietudes y preocupaciones por el devenir de las condiciones de trabajo de la gente de mar, a la vez que los principios que nos hacian andar eran muy similares; la necesidad de unsindicalismo honrado, la generosidad y el desinterés por lo particular, la austeridad en el uso de los recursos de todos, y la ausencia de ambiciones personales hicieron que pronto se no hiciera evidente que debiamos compartir el camino.

Hoy Juan Carlos, que durante muchos años fue máximo responsable del STMM, lleva ya unos años jubilado, pero no podemos dejarle tranquilo, su temple y experiencia nos es necesaria, y aunque se ha ganado el merecido descanso, confiamos en tenerlo a mano para los momentos difíciles que no son pocos.

**Pregunta.- Juan Carlos, ¿qué te llevo a hacerte Marino? ¿nos puedes resumir tus inicios profesionales?**

**Respuesta.-**Para un chico joven la posibilidad de viajar y ver lugares exóticos fue un buen incentivo, lo que pasó es que pronto me enteré que una cosa es viajar y otra trabajar en la marina mercante.

**P.- Pasado el tiempo, ¿cómo valoras tu experiencia laboral y si se cumplieron tus expectativas?**

**R.-**El trabajo en la mar supone al marin@, aparte de su dureza intrínseca como horarios de trabajo, jornadas excesivamente largas, premura a la hora de reparar las averías y en las condiciones que se trabaja desde calores extremos hasta fríos de difícil aguante y todo esto en el plazo de pocos días, está la lejanía de amigos, familia, actividades de tipo social, etc... Todo esto hace que las ex-

pectativas cambien y ya desde muy pronto me dediqué a intentar mejorar la calidad de vida de los marin@s, vía la actividad sindical.

**P.- ¿Cómo viviste el nacimiento, crecimiento del Sindicato Libre de la Marina Mercante?**

**R.-**Estuve en el congreso en el que se constituyó el SLMM en Leioa en Euskadi fue como invitado, ya que todavía era estudiante en la Escuela de Nautica de Bilbao, el recuerdo que tengo de aquella Asamblea de marinos es que por primera vez en años (toda la dictadura) se juntaban la gente del mar para aunar esfuerzos con el fin de conseguir las mejoras ( que luego llegaron en gran medida) para las tripulaciones de toda la flota mercante.

**P.- ¿Qué opinas de la integración del STMM en CCOO?**

R.-Estuve a favor de la integración, el problema surgió después cuando una parte de los funcionarios del SLMM junto con los burócratas de CC.OO. se dedicaron a la consolidación de una estructura basada en solucionar el modus vivendi de cada cual. Aquello llevo al slmm-ccoo. a lo que se conoce como sindicalismo de acompañamiento.

La actividad sindical desaparece y su labor en la flota es la de transmitir la ineludibilidad de los designios empresariales, todo a cambio de recibir prebendas de todo tipo para los liberados (Trasmediterránea).

**P.- ¿Cuál crees que fué la causa de la práctica desaparición del SLMM?**

R.- El sindicalismo impulsado desde cc.oo, se caracteriza por defender a ultranza los intereses de una nomenclatura, esto supone, como siempre el control de la organización cara a mantener sus privilegios.Ejemplos de esto los tenemos a puñados.Las famosas puertas giratorias también las hay en los sindicatos oficiales.

**P.- ¿Por qué abandonasteis el SLMM?**

R.-El choque era continuo en la acción sindical, la Dirección estaba en permanente promoción personal para saltar a la política y eso suponía atar al sindicato para demostrar que eran personas de orden.

Desde cc.oo. el mensaje era claro” no apoyaremos nada que salga de su control”, no querían enfrentarse con los armadores de ninguna de las maneras.

Todo esto nos llevó a crear el STMM, con la idea de recuperar la lucha sindical para parar la progresiva pérdida de condiciones laborales en las navieras.

**P. -Ante la experiencia del SLMM, ¿qué crees que pudo haber sido y no fue?**

R.-El SLMM se reinició en el STMM, lo que quedó en cc.oo. solo fueron los funcionarios del sindicato.

**P.- ¿Cómo has visto la evolución del mundo laboral en la marina mercante y en la mar en general?**



R.-La legislación en la marina mercante ha sido la avanzada de lo que hoy está pasando en las empresas de tierra.

El ultraliberalismo para hacer caer el precio del transporte marítimo ha introducido la desregulación mas intensa que en otros sectores, lo cual ha llevado a que el trabajo en la mar en la mayoría de los casos se haya degradado.Las condiciones en que trabajan los marinos a nivel mundial se han degradado hasta el punto en que derechos como el descanso mínimo de ocho horas haya desaparecido, salarios, atención médica, vacaciones etc.. dependen del origen del tripulante.

**P.- ¿Las razones para haber llegado a este punto?**

R.-Este es un tema puramente político, la derecha democristiana y la socialdemocracia abrazan las teorías económicas ultraliberales e intentan aplicarlas allí donde les dejan,con esto quiero decir que hayá donde la clase obrera se ha defendido su situación es diferente, por ejemplo Italia o Francia con respecto a España.

En España tanto la derecha como la socialdemocracia han tenido unos colaboradores en los sindicatos cc.oo y ugt fundamentalmente para el desmantelamiento de la legislación laboral,recuerdo como el Estatuto de los Trabajadores se ha ido vaciando tanto por la derecha como el Psoe con la ayuda por activa o pasiva de los sindicatos oficiales.

**P.- ¿Y las responsabilidades?**

R.-La pérdida de referentes ante los ojos de los trabajadores hacen que la desbandada sea la opción que muchos tomaron, acercando de ese modo la pérdida de derechos que

muchos pensaban asentados.

La sorpresa de las fuerzas sindicales que con su inacción aceleraron este proceso se creían a salvo en sus oficinas desde donde se limitaban a ver pasar la crisis social y económica en la que estamos.

**P.- Respecto a la integración del STMM en la CGT, ¿cómo valoras el paso dado?**

**R.-** Mi opinión es que la CGT era el STMM en su forma de actuar sindicalmente.

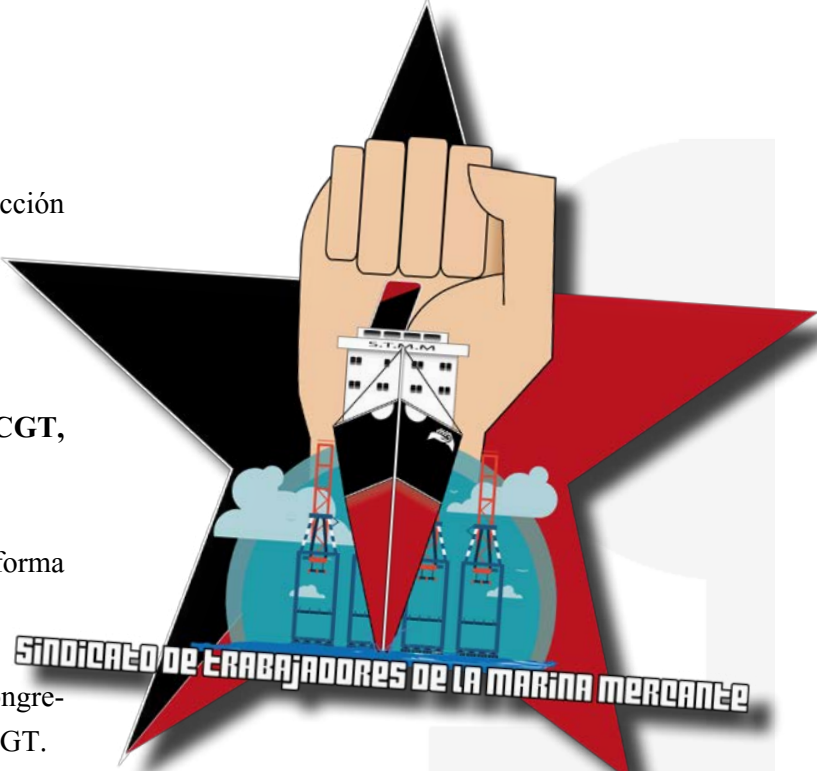
Eramos lo mismo lo cual nos llevó a decidir en un congreso a integrarnos en este gran sindicato como es la CGT.

La CGT es un sindicato en el que la honradez, la democracia interna así como la lucha sindical que impulsa junto con la solidaridad entre las diferentes federaciones en huelgas en las empresas y sectores la convierten en un Gran Sindicato.

**P.- ¿Crees que podríamos haberlo hecho mejor para cambiar la realidad en el sector, o por el contrario había poco que hacer?**

**R.-** El sector de marina mercante, está muy atomizado, las empresas son relativamente pequeñas y además las tripulaciones viven dispersas en todo el país, lo que hace más difícil la acción sindical, sin embargo creo que sobre todo lo que más ha perjudicado a este sector ha sido en primer lugar la falta de una actividad sindical que frenara el destroz de este importantísimo sector económico, antes ya lo decía los sindicatos oficiales estaban muy cómodos en sus despachos de Madrid, preocupándose de mantener a sus liberados con condiciones totalmente escandalosas, mientras las navieras o bien desaparecían o se transformaban en otras en las que los derechos desaparecían.

**P.- Llegando a este punto, ¿que crees podemos hacer las personas trabajadoras del sector y el STMM – CGT, para cambiar la debacle del trabajo digno en la mar? ¿qué recomendarías a nuestros compañeras y compañeros marinos?**



**R.-** A nivel de clase trabajadora, tanto a nivel de España como en Europa, hay que luchar para acabar con el ultraliberalismo que amenaza a toda la sociedad a volver a condiciones de vida de la revolución industrial del siglo XIX.

La recuperación de derechos en la marina mercante vendrá de la mano de la unión de los trabajadores con el objetivo de derogar toda esta legislación que hoy nos llega de Bruselas, que con un manto tecnocrático nos vienen a decir que abandonemos toda esperanza de un futuro mejor. El futuro no está escrito, será el que los pueblos quieran y defiendan.

Nosotros con nuestras luchas en barrios, empresas, defendiendo los derechos de las minorías, traeremos esa sociedad más justa y equitativa.

**P.- Por último, ¿no crees que ya está bien de descansar y que podrías hechar una mano a los pobres sindicalistas en activo?**

**R.-** De vez en cuando ya colaboro, pero ahora estoy más en los movimientos sociales como un yayo flauta más.

## El ferry de Melilla se queda sin gobierno y tiene que regresar al Puerto de Almería remolcado

Dos remolcadoras actuaron la tarde del lunes para socorrer al buque Pinar del Río de la compañía Balearia, que cubre el trayecto entre los puertos de Almería y Melilla dentro de la Operación Paso del Estrecho. El ferry quedó sin gobierno por un fallo mecánico a la salida de la capital almeriense y necesitó de asistencia de personal portuario para regresar a la dársena con condiciones de seguridad.

El episodio se saldó sin incidentes a pesar del fuerte viento que azotó durante la tarde el litoral almeriense. No obstante, los pasajeros tuvieron que reubicarse en otro barco para evitar dilaciones en sus viajes, justo en un momento de máxima actividad en la OPE 2017.

Este año, el Puerto de Almería ha ampliado el número de rotaciones de barcos y la capacidad de transporte, por lo que las incidencias tienen un mayor margen de corrección que en ejercicios anteriores. En la segunda semana de la OPE, más de 30.000 personas optaron por viajar a África desde Almería. Supone un incremento del 11 por ciento respecto al mismo periodo del año anterior, según datos facilitados por la Subdelegación del Gobierno.

Según informa Balearia, ya se han realizado las reparaciones oportunas y el buque Pinar del Río estará de nuevo en servicio a partir de las 14 horas con destino a Melilla, de acuerdo a su horario habitual.

## Récord en las líneas con Melilla

Balearia y Trasmediterránea movilizaron este fin de semana a 2.085 pasajeros

La línea regular entre Málaga y Melilla experimentó este pasado fin de semana unas cifras de record en cuanto al número de pasajeros se refiere. Con una ocupación cercana al 100%, los ferries de Balearia y Trasmediterránea movilizaron entre el sábado y el domingo a 2.085 personas; unos números que constituyen hasta la fecha, ya sea en conjunto o por separado, los más altos del presente año.

Particularizando estas cifras, el Fortuny, titular de Trasmediterránea en la línea del mar de Alborán, embarcó el pasado sábado a 522 pasajeros, mientras que el domingo, este buque realizó su singladura con destino a Melilla con 898 personas. Al respecto de Balearia, el ferry rápido Pinar del Río movilizó respectivamente a 234 y 431 pasajeros, siendo la segunda cantidad, la correspondiente a la jornada del domingo, la más numerosa que esta naviera ha embarcado desde que este buque navega en la ruta melillense. Y si bien estas estadísticas están enmarcadas dentro de los números que se barajan en la Operación Paso del Estrecho que se iniciaba el 15 de junio, paradójicamente, la alta ocupación de estos dos barcos durante este pasado fin de semana, según fuentes de Balearia y Trasmediterránea, nada tiene que ver con el tránsito de personas que viajan desde diferentes lugares de Europa a Marruecos en los meses veraniegos. La movilización de residentes melillenses y el turismo han sido los desencadenantes de esta avalancha de pasajeros, un tránsito que podría repetirse en próximos fines de semana.

## Noticias Breves Marina Mercante

### Inicio de la conexión de alta velocidad entre Gandía e Ibiza

La naviera Trasmediterránea ha inaugurado el pasado viernes 16 de junio la temporada estival de la nueva ruta desde Gandía a Ibiza, tras la buena acogida que la línea ha tenido en Semana Santa, con una demanda que ha superado las expectativas de la naviera.

El buque rápido 'Almudaina Dos', con capacidad para 714 pasajeros y 140 vehículos, operará esta ruta, ofreciendo salidas diarias tanto desde la localidad valenciana como desde la isla, conectando ambos puntos en dos horas y media. Además, los fines de semana se reforzarán las salidas en los dos sentidos.

Las que se efectúen desde el puerto valenciano se realizarán a las 14.30 de lunes a viernes, a las 10.00 el sábado y a las 8.30 y 14.30 los domingos. Desde Ibiza a Gandía, las salidas serán a las 18.00 de lunes a viernes, a las 19.00 los sábados y a las 11.30 y 18.30 los domingos.

Además, durante el verano la naviera aumentará la oferta desde Gandía con una extensión de la ruta a la isla de Formentera, que se realizará los fines de semana. Esta ruta también será operada por el buque Almudaina Dos, tras su paso por Ibiza.



# La primera naviera del mundo neutra en CO2

## Marina Mercante

**Trasmediterránea ha compensado todas sus emisiones de gases de efecto invernadero generadas en 2016 y que no pudo recortar, mediante la adquisición de certificados de reducción de emisiones, otorgados por la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) y procedentes de proyectos eólicos en México, convirtiéndose en la primera naviera en el mundo neutra en carbono. Esta iniciativa complementa las medidas y proyectos de la compañía destinados a minimizar su huella de carbono.**

En tal sentido, Trasmediterránea señala que mantiene un programa de actuaciones destinadas a minimizar el impacto de su actividad en el medio ambiente dentro de ese compromiso con la sostenibilidad. Explica que, en primer término, para determinar su huella de carbono, "se han contabilizado todas las emisiones de gases de efecto invernadero de alcance I y II, de forma que están incluidas todas las emisiones directas, generadas por la propia actividad de la compañía, y las indirectas, procedentes del consumo de electricidad y combustible y los sistemas de calentamiento y refrigeración".

**Esta acción complementa las medidas adoptadas por la naviera en sus operaciones para reducir las emisiones de CO2 y otros gases contaminantes. Las que no logra reducir, ha decidido compensarlas con estos aportes. Los portavoces de la compañía destacan que con esta iniciativa están dando un paso más en su compromiso de reducir su huella de carbono, "dentro de nuestra implicación en favor de la sostenibilidad y el cuidado del medio ambiente".**

combustión, por lo que igualmente se generan emisiones de gases de efecto invernadero que favorecen el cambio climático.

De allí que, entre las medidas adoptadas por la compañía para el control de las emisiones de los buques, figuran la utilización de pintura alisante o anti rozamiento en sus naves. Desde 2011, se ha pintado el casco de ocho barcos con unas pinturas especiales que oponen menor resistencia hidrodinámica al agua en su avance. Según la

información de la naviera, está demostrado que con esta acción se alcanza una reducción de en torno al 6% en los consumos energéticos y en las emisiones de CO2, tal y como comentó Mario Quero, director general de Trasmediterránea, en un entrevista con HOSTELTUR, noticias turismo (ver: Las líneas estratégicas de una naviera líder).

Las innovaciones de eficiencia se han aplicado también a los sistemas de propulsión. El pasado año se llevó a cabo una actualización del sistema de propulsión del buque José María Entrecanales, instalando un nuevo sistema desarrollado por Rolls-Royce que direcciona convenientemente la estela, mejorando la resistencia hidrodinámica. Asimismo, se ha optimizado el diseño de las palas de las hélices, adaptándolas al nuevo sistema potenciando la eficacia de la propulsión. El resultado de estas dos medidas es un aumento en el empuje de la hélice y una disminución de la resistencia al avance, optimizando el consumo energético del buque durante la travesía y reduciendo las emisiones de CO2.

"Trasmediterránea prevé en los próximos años la introducción de nuevos combustibles, menos contaminantes. Además, en su nuevo ferry de última generación, que se está construyendo, se ha programado la incorporación de un moderno sistema de catalizadores que reduce las emisiones de gases de efecto invernadero a la atmósfera", aseguran desde la naviera.

Trasmediterránea gestiona en estos momentos una flota de 23 buques y cinco terminales portuarias, y opera 33 líneas marítimas regulares. Su red incluye las principales conexiones de la Península con Baleares, Canarias, las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, y Norte de África (Marruecos y Argelia).

# 3 millones de euros de multa a España por la estiba

## Estiba



Sanción simbólica para España, para subrayar que los incumplimientos tienen consecuencias. El Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha impuesto hoy una multa de 3 millones de euros “por haber tardado en liberalizar el sector de servicios portuarios de manipulación de mercancías”. España modificó en mayo la ley que regula la estiba. En un proceso que ha conllevado protestas y huelgas en los puertos, ha acabado liberalizando el sector tal como pedía la UE: las empresas ya no están obligadas a pertenecer a unas sociedades especiales y a contratar ahí obligatoriamente a los estibadores, lo que generaba barreras de entrada que vulneraban las normas de competencia. Pero tardó tres años en acatar el mandato europeo.

En una sentencia de finales de 2014, la justicia europea condenó a España por incumplir la regulación comunitaria y abrió la puerta a una multa posible de 27.000 euros diarios, que hubieran ascendido a 25,5 millones a día de hoy. El Tribunal de Justicia considera “grave” ese incumplimiento “durante un periodo de tiempo significativo”. Pero en definitiva, la corte europea acaba imponiendo una sanción simbólica, una cantidad a tanto alzado de 3 millones de euros, a la vista de que la nueva ley está ahí y satisface a Bruselas.

España es uno de los Estados de la UE que más incumple la normativa europea. Cada

año está en los puestos de cabeza: en 2016 incluso lideró esa dudosa clasificación. España ha mostrado una notable desidia en la transposición de directivas comunitarias, y en algunos casos solo lo hace bajo amenaza de sanción: en las estadísticas oficiales, aparece entre los grandes incumplidores de forma sistemática, junto a Italia, Grecia y Bélgica. Este es uno de esos casos: España no adoptó las medidas necesarias después de la sentencia de diciembre de 2014, y la Comisión Europea solicitó otros 134.000 euros diarios de multa. Finalmente, el pasado 12 de mayo, el Gobierno aprobó la nueva ley. Bruselas considera que es suficiente y ha desistido parcialmente de su recurso en lo relativo a la multa coercitiva.

En su sentencia de este jueves, el tribunal declara que al término del plazo señalado por Bruselas, “España no había adoptado las medidas necesarias para la ejecución de la sentencia de 2014”. “Persistió durante un periodo de tiempo significativo”, dice el fallo. Nada menos que 29 meses. “Ese incumplimiento debe considerarse grave”, subraya la sentencia. Pero el tribunal ha tenido en cuenta finalmente el atenuante de haber aprobado una difícil reforma, cuando en otros países ese cuello de botella de la estiba aún persiste: en Bélgica, sin ir más lejos. De ahí que la multa se haya quedado en tres millones de euros, ocho veces menos de la cantidad que podría haber aplicado la corte europea.

## HUMOR GRÁFICO



# Protección del medio marino

## Mundo Marítimo

Los océanos cubren las dos terceras partes de la superficie de la Tierra y su protección se ha convertido en una de las principales cuestiones de las que se ocupan las Naciones Unidas. La atención de la comunidad mundial se ha centrado en los océanos y los mares gracias a la labor del PNUMA, sobre todo sus diversas iniciativas encaminadas a proteger el medio marino. La Organización Marítima Internacional (OMI) es el organismo especializado de las Naciones Unidas encargado de tomar medidas para prevenir la contaminación marina proveniente de los buques y mejorar la seguridad del transporte marítimo internacional. Pese a que este último se ha incrementado de manera espectacular, la contaminación del mar por petróleo procedente de buques disminuyó un 60% en el decenio de 1980 y los derrames de petróleo se han reducido notablemente en los últimos 20 años. Esto se debe en parte a la utilización de mejores métodos para controlar la eliminación de desechos y a que los convenios han impuesto controles más estrictos.

El Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, el primero sobre este tema, se aprobó en 1954, y en 1959 la OMI asumió la responsabilidad de administrarlo. A finales de los años sesenta se tomaron nuevas medidas a raíz de una serie de graves accidentes de buques petroleros. Desde entonces la OMI ha adoptado numerosas medidas para prevenir los accidentes y derrames de petróleo en el mar, minimizar sus consecuencias y luchar contra la contaminación marina, incluida la causada por el vertido de desechos generados por actividades en tierra.

Los principales tratados son el Convenio internacional re-

lativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos (1969), el Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias (1972), y el Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos (1990).

La OMI también se ha ocupado de los peligros que para el medio ambiente plantean ciertas operaciones habituales, como la limpieza de los tanques de los buques petroleros y la eliminación de los desechos de las salas de máquinas, actividades que medidas en toneladas de vertido plantean más problemas que los accidentes. El principal instrumento en relación con este tema es el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (1973), modificado por su Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78). Este Convenio abarca no sólo la contaminación accidental por hidrocarburos y la causada por operaciones realizadas en el mar, sino también la provocada por sustancias químicas, mercancías envasadas, aguas residuales y basura. De conformidad con las enmiendas al Convenio aprobadas en 1992, los nuevos buques petroleros están obligados a tener doble casco o un diseño que ofrezca una protección equivalente del cargamento en caso de colisión o encalladura. Asimismo el MARPOL 73/78 cuenta con cinco anexos:

Anexo I: reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos

Anexo II: Reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas



Anexo III: Reglas para prevenir la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos

Anexo IV: Reglas para prevenir la contaminación por las aguas sucias de los buques

Anexo V: Reglas para prevenir la contaminación por las basuras de los buques

Dos tratados de la OMI, a saber, el Convenio internacional de responsabilidad civil por daños causados por contaminación de las aguas por hidrocarburos y el Convenio internacional de constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, establecen un sistema de indemnización para cubrir los daños financieros producidos por la contaminación. Los tratados, aprobados en 1969 y 1971 respectivamente y revisados en 1992, permiten a las víctimas de la contaminación por hidrocarburos obtener indemnizaciones de manera mucho más sencilla y rápida que antes.



## Problemas del mar

Según apunta el libro "5.000 días para salvar el planeta", si se quieren solucionar los problemas del mar, habría que reducir masivamente los vertidos de sustancias químicas, aplicar con rigor los convenios de medio ambiente marino y obligar a los petroleros a llevar un doble casco para evitar las mareas negras, algo que no cumplía el "Prestige".

## Movimiento Obrero



## Historias desde la cadena de montaje

Ben Hamper (Prólogo de Michael Moore)

Desde Hunter S. Thompson no había aparecido un escritor americano capaz de generar la explosión rebosante de verdad y cruda realidad a la que Ben Hamper da rienda suelta en este recorrido a través de la panza de la gran bestia industrial de los EE.UU.

Mediante una prosa pura y sin concesiones de ningún tipo, Hamper, también conocido como "Rivethhead", un ex remachador de la cadena de montaje de la fábrica de camionetas y autobuses de General Motors, y cuyos artículos para Esquire, Harper's y Mother Jones obtuvieron un reconocimiento literario excepcional, nos conduce a lo largo de su delirante carrera como obrero automotriz trastornado: de ofrecerse para trabajar turnos dobles a beber y atiborrarse de todo tipo de drogas, pasando por el plan de control de calidad de General Motors (basado en un Gato de Calidad gigante que se paseaba por toda la cadena) hasta los personajes a lo gonzo que fueron compañeros de Hamper. Estamos ante una historia extraordinaria, hilarante y trágica al mismo tiempo, de unos seres humanos atrapados en un inframundo de ruido asfixiante, aburrimiento y disparate.



## “OBDULIO ELJETA”, REVALIDA SU TARJETA



**Eugenio Charri Rey**  
Delegado Prevención SASEMAR

**ERNESTO,**

Ernesto es Engrasador en un buque cualquiera de la flota mercante mundial, no sólo tiene su Tarjeta de Marinero de Máquinas

y todos los certificados de suficiencia exigibles para embarcar y ejercer su trabajo, sino que, en beneficio de todos los

que le rodean, también posee una flamante Tarjeta Profesional de Mecánico Naval. El hecho de que forma parte de la plantilla de una empresa con buenas condiciones, y además bien considerado por sus jefes, ha facilitado su decisión de quedarse, aún ejerciendo de Engrasador.

Su empresa y su buque tienen implantados un Sistema de Gestión (aprobado, auditado y vistobuenado por la DGMM), que engloba, entre otras muchas tareas, un mantenimiento de los conocimientos relativos a su seguridad, gestión, actualización normativa, etc mediante un eficaz proceso de formación continua a bordo, tal como prescribe la normativa en vigor.

En lo que a Ernesto atañe, el responsable de su gestión es su jefe de departamento, el Jefe de Máquinas, o en su defecto, el Primer Oficial de Máquinas, ambos profesionales dedicados que se preocupan porque Ernesto mantenga sus competencias, repito, en beneficio de todos.

Ernesto realiza competentemente cualquier trabajo propio de su categoría profesional, y aunque ejerce de Engrasador, son trabajos muy ligados a su formación como Mecánico: Participa en todos los desmontajes, mantenimientos, montajes, sube, baja, se mete y sale de cualquier recoveco dónde haya que acceder para revisar, limpiar ó cambiar lo que sea, además ayuda al electricista cuando éste necesita asistencia, también sabe soldar y juega bien al tute, pero no es esa sólo la razón por la que también es muy querido a bordo y buen compañero.

También acude a todos los cursos de formación relacionados con su trabajo, aunque sólo pueda hacerlo en sus vacaciones y sin devolverle los días empleados en formarse.

Hay muchos profesionales como Ernesto en los buques, pero ojo!, cada vez menos abundantes y difíciles de conseguir, algo que parece no se atisba del todo desde las esferas administrativas, con una característica falta de empatía hacia los problemas reales del sector.

Sus jefes de departamento le instruyen sobre la necesaria actualización normativa que va publicándose y que no es ningún secreto (todo se publica en el BOE), la misma empresa emite Notas Técnicas, comunicados, correos, instrucciones, etc., en función de ésta actualización, y como en cualquier sistema de gestión que se precie, toda actualización de conocimientos, formación, información a los tripulantes queda registrado, firmado, enviado a la Central y archivado para que la misma DGMM la audite y todos contenidos.

Aunque en realidad todos contenidos no, Ernesto no opina lo mismo porque la misma DGMM le ha denegado la revalidación de su tarjeta profesional de Mecánico Naval porque está enrolado de Engrasador, a pesar de haber aportado pruebas documentales en cantidad más que suficiente, y demostrando que ha seguido con éxito un proceso de formación continua a bordo que demuestra su actualización de conocimientos en temas normativos, técnicos, de seguridad y de gestión referentes a un Mecánico.

Curioso... Que sí, que sabemos que hay que cumplir un Convenio Internacional STCW, la Enmiendas de Manila y lo que venga. Tarjeta, certificados de suficiencia, cursos, etc, todo caduca y todo hay que revalidarlo. Para Ernesto la solución es hacer Curso, que sale de su bolsillo y siempre sacrificando su tiempo de vacaciones.

Y así a todos los profesionales. ¿Todos?, NOO..., todos no, ¿o acaso pensábamos que no hay excepciones?. Para

seguir intentando entresijar el asunto; Metámonos ahora en la vida del verdadero protagonista de nuestra historia:

### **OBDULIO ELJETA (“OBDULITO”)**

Obdulio ElJeta (Obdulito para los amigos) tuvo una vida cómoda, sus ansias de aventurillas, las salidas en el velero de un amiguete para empaparse a cubatas con los colegas le llevaron a pensar que le gustaba eso de navegar por esos mares, ello unido a ciertas facilidades en las matrículas (era una carrera poco demandada) le llevaron a estudiar Náutica.

Navegó lo justo e hizo prácticas en alguna consignataria y en algún chiringuito de la Administración, obteniendo, con bastante retraso, un título de grado y su tarjeta de Piloto de Segunda de la Marina Mercante, y justo se dijo que a navegar vaya otro. Y ahí estaba Papá, que le buscó un chollo de esos que salen de vez en cuando en la Administración con profundo respeto a los principios de igualdad, mérito y capacidad que dicen que dice la Ley (a papá, alto cargo de un Ministerio, le deben muchos favores).

No nos engañemos, lo que Obdulito tiene es el clásico enchufe para motores asíncronos trifásicos de 380 Volts., que garantiza el acceso a un puesto de trabajo en la Administración Pública en el ciento por ciento de los casos, si es necesario sin realizar oposición, ni concurso, ni concurso-oposición, y a veces ni siquiera convocatoria: Hay rendijas “legales” (quizá porque hay pocas denuncias) para colar amiguetes, familiares, afiliados al partido, sindicalistas vendidos, polítiquillos sin cargo a la vista, trepas venidos a menos, trepas venidos a más, vividores, etc, etc, a poco que cualquiera maneje algún hilo y se lo proponga. Eso explica, por ejemplo, quizá en parte ó quizá no, tanta querencia por las libres designaciones.

Pero vayamos al grano, que nos perdemos... Una lluviosa mañana en un mostrador de una Administración Marítima, sabemos que a Ernesto le han denegado la revalidación de su tarjeta a pesar de mantener sobradamente todas sus competencias como Mecánico.

Esa misma lluviosa mañana llega al mismo mostrador un

sobre conteniendo documentación relativa a una solicitud de revalidación de Tarjeta de Piloto de 2ª, y entre otra documentación de menos porte, hay un certificado que acredita experiencia laboral en la administración marítimo-portuaria: Acertamos!: Es la de Obdulio Eljeta.

Y a pesar de no haber pisado un barco en los últimos 5 años, su tarjeta es revalidada.

Aunque sabemos que Obdulito no tiene intención de embarcar, la revalidación automática de su tarjeta profesional le facultaría para usarla al día siguiente con todas sus atribuciones y responsabilidades, sin ni siquiera embarcar ni mucho menos actualizarse!! (lo que sí hizo Ernesto y puede demostrarlo). La diferencia es que ahora ya no es por la cara, que sería lo propio de Obdulito, es más cojuno todavía:.

Con el BOE en la mano, y más concretamente la Orden Ministerial de 21 de Junio de 2001(\*) ,Obdulito ha revalidado su tarjeta a pesar de no haber ni embarcado y estaría facultado para estar a cargo de una guardia en un buque. Algo que, en su caso, preferimos no imaginar pero que podría ser una realidad amparada por la normativa en vigor.

### **Pero, ¿Acaso importa que Obdulito revalide su tarjeta?**

Pues en principio NO, sinceramente, hasta podemos desearle que le vaya bien. Pero con una condición: Siempre y cuando la lógica y la equidad tengan una buena parcela asignada y faciliten que a Ernesto también le revaliden su tarjeta de Mecánico Naval mediante la aportación de suficientes pruebas documentales generadas a bordo.

Si no es así. Sí que nos importa.

La lógica exige que no se pongan trabas, sino más bien lo contrario, sino, en breve nos quedaremos sin las competencias bien ganadas de los profesionales de la mar.

No se debería perder la perspectiva: Ernesto y muchos él como son muy necesarios: Con su trabajo paga los impuestos que mantienen a Obdulito Eljeta y a todo el siste-

ma que lo soporta.

Ernesto no pide ningún trato de favor, sólo quiere que le revaliden su Tarjeta de Mecánico Naval, porque sabe que es de justicia.

Pero esa lluviosa mañana, con lo que hay ahora mismo en vigor, las excepciones legales (los Senadores de la anti-gua Roma, tampoco pagaban impuestos) quieren que sea sólo Obdulito Eljeta, quien revalide su Tarjeta.

Finalizamos con una rápida visión al art. 5 de la famosa Orden de 21 de Junio de 2001 sobre tarjetas profesionales de Marina Mercante, en vigor a día de hoy, atención al punto 2, y que cada cual saque sus conclusiones.

*(\*)Artículo 5. Acreditación de la competencia profesional requerida para la revalidación de la tarjeta de la Marina Mercante.*

*1. La acreditación de la competencia profesional requerida por el Convenio STCW se podrá efectuar mediante una de las siguientes condiciones:*

*a) Haber realizado un período de embarco de, al menos, un año dentro del curso de los últimos cinco años, ejerciendo funciones profesionales propias de la tarjeta a revalidar.*

*b) Haber realizado un período de embarco de, al menos, tres meses en el último año, ejerciendo funciones profesionales propias del título profesional que se posee y ocupando cargos en buques en un máximo de dos niveles inferiores al de la tarjeta que se posee.*

*c) Haber superado una prueba o un curso de actualización reconocido por la Dirección General de la Marina Mercante.*

*2. Las funciones profesionales serán las respectivas a Capitán, Jefe de máquinas u Oficial en buques civiles, así como Prácticos de puerto, funciones directamente relacionadas con la navegación y operaciones en el manejo de buques, tales como docencia teórica o práctica en centros de enseñanzas conducentes a la obtención de titulaciones*

*marítimas, terminales de carga o descarga de buques, seguridad marítima y salvamento, administración marítima y portuaria.* Los períodos de embarco citados anteriormente serán acreditados en la forma general determinada en esta Orden.

*3. Estarán exentos de acreditar la competencia profesional los poseedores de títulos y tarjetas profesionales de Marinero de puente o de máquinas de la Marina Mercante, debiendo cumplir no obstante el resto de requisitos determinados en esta Orden.*

## **CGT obtiene la mayoría absoluta en Remolcadores de Barcelona**

**En las elecciones sindicales en Remolcadores de Barcelona S. A. , durante la mañana del día 29, de las 53 personas trabajadoras incluidas en el Censo Electoral, que incluía a las tripulaciones de los Remolcadores y al personal administrativo, 47 ejercieron su derecho a elegir a sus próximos representantes.**

**Una participación cercana al 89%, que siendo muy elevada tiene mayor mérito teniendo en cuenta el régimen de guardias al que se ve sometida la mayoría de la plantilla.**

**De los 5 miembros del Comité de Flota a elegir, CGT ha obtenido 3, lo que representa obtener la mayoría absoluta del mismo, y mejora el resultado de las elecciones anteriores. Por colegios, 2 pertenecen al de técnicos y 1 al de especialistas.**

**Desde CGT Mar y Puertos queremos trasladar las felicitaciones a la plantilla de Remolcadores de Barcelona por la participación y por el resultado obtenido, estando convencidos de que va a ser la mayor garantía para que se siga haciendo un trabajo honesto y eficaz en la defensa de sus derechos. Y especialmente nos dirigimos a quienes con su esfuerzo, compromiso y sacrificio han hecho posible este resultado, y sobre todo han conseguido de manera continuada evitar la pérdida de derechos y condiciones laborales, e incluso mejorar el Convenio Colectivo.**

**Animaros también a participar activamente en esta tarea sindical necesaria, cuyos frutos son evidentes e importantes.**

**Salud y solidaridad**



Kurdistán es un territorio que hasta hace unos pocos años para muchas personas era una palabra desconocida. Fue a raíz de las primaveras árabes, y su reflejo en Siria, que empezó a resonar su nombre. Lo que en Siria empezaron siendo protestas contra un gobierno se convirtió con el paso de las semanas en una guerra civil que hoy día continúa. Del desastre de este conflicto surgió de forma sorprendente la fuerza política y militar de la extrema derecha islámica, bajo distintas expresiones siendo la más potente el Estado Islámico. En ese clima de ingobernabilidad y de pérdida de control por parte del Estado Sirio de su propio territorio, resurge el histórico y siempre latente conflicto kurdo en el norte sirio. Un conflicto que atraviesa 4 estados distintos: Turquía, Iraq, Siria e Irán. Un conflicto con un

pueblo como protagonista que tiene un proyecto político denominado Confederalismo Democrático que propone una sociedad basada en Comunas Confederadas organizadas de forma democrática de abajo a arriba. Un proyecto del que ya hemos hablado en otras ocasiones.

Este proyecto político ha generado grandes simpatías y esperanzas a lo largo del mundo, generando una gran red de solidaridad entre el espectro de las izquierdas revolucionarias y libertarias. La amenaza sobre Kurdistán es siempre constante en los 4 territorios sobre los que se distribuye. En Turquía existe una guerra abierta, con bombardeos sobre civiles normalizados, en Siria e Iraq la presencia del Estado Islámico genera enfrentamientos constantes y en Irán la represión política se traduce en penas de muerte a los/as militantes kurdos/as. Estos hechos necesitan de solidaridad internacional para que no caigan en el olvido, no se oculten y además así apoyar un proyecto político revolucionario que está en pleno desarrollo.

Estas son las razones que han llevado a un grupo de activistas de Madrid a generar una brigada solidaria, la Brigada 19 de Julio. Las brigadas históricamente han sido grupos de personas que se desplazan a zonas de conflicto para realizar tareas de apoyo de carácter político y humanitario. Así lo han sido con Palestina, Nicaragua, el Sáhara, con los/as Zapatistas... En este caso será a territorio Iraquí, al campo de refugiados/as de Makhmur y el objetivo de la Brigada será aportar en la internacionalización del conflicto kurdo, generar unos lazos solidarios, apoyar en labores humanitarias e institucionales y aprender del Confederalismo Democrático como proyecto político.



## Makhmur

Situada a 100 kilómetros de Mosul, la ciudad iraquí donde se proclamó el Estado Islámico y donde hoy se libra una de las grandes batallas de esta guerra, Makhmur ha sido una ciudad de importancia histórica para el movimiento de liberación kurdo. Nace como campo de refugiados/as a lo largo de los años 90 de la mano de exiliados/as políticos/as kurdos/as desde Turquía, a quienes no les quedó otra opción que asentarse en medio de la nada y a partir de ahí levantar lo que hoy es una ciudad autogobernada donde el Confederalismo Democrático se va construyendo. La ciudad fue asediada por ISIS, pero las autodefensas populares consiguieron expulsarlo y mandarlo lejos. Aunque el peligro sigue existiendo. De hecho, a día de hoy Makhmur es una ciudad que no obedece a ningún gobierno ajeno a sí misma, ni al gobierno Iraquí ni al gobierno del KRG (la región kurda dentro del Estado de Iraq,



## Un espejo donde mirarse

La Brigada 19 de Julio pone de relieve el valor del internacionalismo y de su necesidad en el sentido de tender puentes entre culturas y procesos políticos alejados por la distancia pero cercanos en cuanto a ideales y metas. En un mundo donde parece que el Capitalismo arrasa y rodea cualquier expresión, la necesidad de generar referentes políticos y de proyectarlos recobra interés, al igual que lo fueron los/as Zapatistas cuando en 1994 se levantaron en armas en defensa de sus comunidades cuando pocos años antes había caído el Muro de Berlín y algunos/as auguraban el fin de la historia. El apoyo internacional es un factor clave en el desarrollo de los acontecimientos, esperemos que con el aporte de esta Brigada se sume hacia el triunfo y expansión de un proyecto político que pone la autonomía, la liberación de la mujer, la autoorganización y el ecologismo en el centro de sus objetivos y necesidades.

Para conocer más del proyecto y ver cómo colaborar, visita: [brigada19julio.org](http://brigada19julio.org).

Si quieres colaborar con los gastos del proyecto, puedes hacerlo aquí:

<https://www.firefund.net/kurdistan-solidarity-brigade>

**[www.rojoynegrotv.org](http://www.rojoynegrotv.org)**



## La Audiencia Nacional condena a Unísono por el Plan de Igualdad

Cabe agregar que, en este caso, la negociación del Plan de Igualdad se ha extendido desde el año 2010 al año 2015. Durante este dilatadísimo periodo de tiempo ha sido necesario que se relanzara la negociación en diversos momentos, siendo incluso necesario que CGT interpusiera papeleta en el SIMA (Servicio de Mediación y Arbitraje) anunciando conflicto colectivo en el año 2013, ya que la empresa Unísono había dejado la negociación en suspenso. Finalmente, en el año 2015, la empresa presentó su diagnóstico de cara a la última reunión, siendo requisito que dicho diagnóstico se presentase con carácter previo a la negociación de las medidas concretas a adoptar.



La empresa no tuvo en cuenta en ningún momento el diagnóstico presentado por CGT, que sí se aportó en el momento de la negociación oportuno. Finalmente, sin tener en cuenta ninguna de las medidas propuestas por la parte sindical tras la presentación de su diagnóstico, la empresa implantó unilateralmente un Plan de Igualdad sin incluir ninguna de las mismas. Entiende la sala que la negociación del Plan de Igualdad no ha sido real y que la empresa simplemente ha aparentado una negociación para después imponer un Plan de Igualdad de manera unilateral. Por ello estima la sala dos cuestiones fundamentales que se incluían en el solicitud de la demanda presentada en solitario por CGT: nulidad del Plan de Igualdad implantado unilateralmente por la empresa y una indemnización de 6000€ en concepto de vulneración del derecho fundamental a la negociación colectiva.

Respecto al resto de representaciones sindicales presentes en la empresa hay que aclarar que se limitaron a sumarse a la demanda (con excepción de SOMOS SINDICALISTAS y CORRIENTE SINDICAL DE IZQUIERDAS que ni tan siquiera comparecieron en el acto del juicio pese a constar citados en legal forma). CGT es el sindicato que cuenta con mayor representación en dicha empresa, contando con un 51% de representatividad a nivel nacional, y ha asumido todo el peso jurídico de esta cuestión, ya que ninguna de las otras representaciones sindicales ha llevado a cabo iniciativa alguna para impugnar el Plan de Igualdad implantado por la empresa.

Esperamos que esta sentencia tenga efectos positivos en el resto de las empresas del sector, así como en empresas de otros sectores y que deban contar con un plan de igualdad. Es un paso muy importante para que la voz de los trabajadores y las trabajadoras deba ser tenida en cuenta para la elaboración de estos planes.

En un sector como el Contact Center, con más de un 70% de mujeres en las plantillas, la igualdad es una cuestión fundamental y no accesoria, tal y como tratan de hacer creer las empresas a sus trabajadoras. Hay que añadir que, si bien la Ley de Igualdad es del año 2007 y establece la obligación de contar con Planes de Igualdad para aquellas empresas con más de 250 trabajadores, muchas empresas del sector, aún a fecha de hoy, siguen sin contar con un Plan de Igualdad.