

## LAS AYUDAS A LA FLOTA DE LINEA REGULAR

**CCOO defiende que las ayudas deben ir dirigidas a los buques de bandera Española y no solamente a las Navieras por operar buques desde España o gestionar una línea regular entre puertos españoles.**

La Organización Mundial de la Salud elevó el pasado 11 de marzo de 2020 la situación de emergencia de salud pública ocasionada por el COVID-19 a pandemia internacional. Para hacer frente a esta situación, grave y excepcional, el gobierno de España decretó el Estado de Alarma tras la publicación del *Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19*.

Bajo esta nueva realidad y en salvaguarda de la seguridad y salud de los ciudadanos, el gobierno de España como el Reino de Marruecos, adoptaron una serie de medidas que, entre otras restringían prácticamente en su totalidad el transporte de pasajeros (**que no el de carga**) en buques de línea regular. Esta medida afecta a todos los buques que venían cubriendo líneas regulares de cabotaje entre puertos situados en la península y los territorios españoles no peninsulares, así como el de estos últimos entre sí.

TRASMEDITERRANEA, ARMAS, FRS, BALEARIA y FRED-OLSEN son prácticamente la totalidad de navieras, españolas y extranjeras, que prestan algún servicio de línea regular y se encuentran afectadas por las medidas tomadas por España y el Reino de Marruecos. Todas llevaron a cabo ERTE, redujeron la frecuencia de las conexiones, amarraron buques y ajustaron las tripulaciones al mínimo imprescindible.

Aun así, BALEARIA y ARMAS han intentado aprovechar la coyuntura para sacar a flote su imagen ensalzando la prestación de su servicio entre lamentaciones y campañas de marketing, pero no será el COVID-19 su virus mortal sino la gangrena de su mala gestión, la ausencia de transparencia y compromiso social que arroja por la borda a los más débiles, especialmente mujeres con contrato temporal que no han sido incluidas en los ERTE, incorporándose a las listas de desempleo dejando sin efecto los principios y fundamentos de las sucesivas normativas para minorar los efectos de la crisis COVID-19.

En octubre de 2017 Naviera ARMAS compró las acciones de TRASMEDITERRANEA al Grupo ACCIONA y en junio de 2018 el Consejo de Carus España y Portugal premió al armador Antonio Armas con el *Carus Excellence Award 2018*. El pez pequeño se comía al gigante TRASMEDITERRANEA convirtiéndose en una de las navieras de pasaje/carga más grande de Europa. No obstante, su marcada política antisindical contra CCOO, despidiendo incluso al que fuera el presidente del comité de tierra de ARMAS antes de la compra de TRASMEDITERRANEA, la aplicación de un ERE en el seno de la estructura del personal de tierra de TRASMEDITERRANEA al poco de su compra y la pérdida de valor de sus bonos en el mercado de Londres, nos daba la razón a quienes anunciábamos desde el principio que esta operación era arriesgada y ponía en peligro los puestos de trabajo de cientos y cientos de trabajadores y trabajadoras, así como el abastecimiento de las Islas, Ceuta y Melilla. Para salir de esta tormenta, *Naviera Armas (Trasmediterránea) ha contratado a Houlihan Lokey, (Banco de inversiones) para estudiar su viabilidad*, además de obtener una línea de liquidez del Instituto de Crédito Oficial por 55 millones de euros.

Es necesario señalar y destacar también la medida tomada contra parte de los trabajadores extracomunitarios que trabajaban en la flota de TRASMEDITERRANEA, y a los que suspendieron sus contratos de trabajo tras el estado de alarma y fueron confinados en un buque de bandera de conveniencia de la compañía amarrado en el puerto de Almería hasta su repatriación o reincorporación al puesto de trabajo sin percibir ninguna compensación económica durante dicho período.

Por su parte, BALEARIA, controlada por Adolfo Utor, dispone de una flota de 29 barcos, de los cuales más de la mitad enarbolan bandera de conveniencia, con lo que ello implica, evasión de toda responsabilidad fiscal, laboral y de seguridad con el estado español. La gestión de las tripulaciones de 21 barcos de los 29 está bajo empresas intermediarias a la sombra de BALEARIA, condiciones precarias y alta temporalidad son la fórmula para que Adolfo Utor sea miembro de la lista Forbes de España. Al igual que la naviera TRASMEDITERRANEA, desde el decreto del estado de alarma, los extracomunitarios que no eran necesarios en los barcos fueron confinados en un buque de bandera de conveniencia en el puerto de Valencia bajo condiciones que desconocemos.

El empleo de buques de bandera de conveniencia por parte de nuestros armadores, u otros de la UE, es una evidencia de la FALTA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL, al emplear estas banderas para evadir todo tipo de control fiscal, laboral y de seguridad con el Estado de procedencia del armador. Malta, Chipre... son pseudo banderas de conveniencia autorizadas por la UE que hacen una competencia desleal a las banderas de los estados como el nuestro de la UE.



Por último y recordando las **Directrices relativas a la protección de la salud, la repatriación y las disposiciones de viaje de la gente de mar, los pasajeros y otras personas que se encuentran a bordo de buques 2020/C 119/01, - Diario Oficial de la Unión Europea, de 14-04-2020** donde se recoge entre otras, para los cruceros las siguientes recomendaciones:

- *En el caso de los buques con bandera de un Estado miembro de la Unión, el Estado de abanderamiento debe permitir a los pasajeros y a la tripulación que desembarquen en uno de sus puertos. Los Estados miembros deben ayudar al operador del buque de crucero en la adopción de las disposiciones necesarias para la repatriación y el acceso a una atención médica adecuada.*
- *Cuando no sea posible que el Estado de abanderamiento acoja un buque, dicho Estado debe ofrecer ayuda a los operadores del buque de crucero para adoptar las disposiciones oportunas con otros Estados miembros de la Unión o con terceros países.*
- *Si el buque enarbola la bandera de un tercer país, los Estados miembros deben acogerlo por razones humanitarias.*

En cuanto a las recomendaciones relativas a otros buques que vayan a interrumpir su actividad, dice:

- *La principal responsabilidad de repatriación de la gente de mar cuyos buques van a interrumpir su actividad recae en el armador. El Estado de abanderamiento debe facilitar la repatriación de la gente de mar que se encuentra a bordo de dichos buques, especialmente cuando no existan conexiones de transporte con el Estado miembro o el tercer país del marino.*

De acuerdo con las anteriores directrices, lamentablemente hemos visto como los buques han preferido buscar puertos seguros como España para organizar la repatriación de los pasajeros y los tripulantes, eximiéndose los estados de bandera, una vez más, de todo tipo de responsabilidad, a pesar de ser ellos como indican las directrices los que debieran de ofrecer sus puertos para estas repatriaciones, por tanto otra vez las banderas de conveniencia se desentienden de todo y el coste recae sobre el estado del puerto, sin recibir ninguna compensación por parte de los estados de abanderamiento de los buques.

## CONCLUSIONES

Debemos facilitar y ayudar a nuestra flota mercante a salir de esta crisis, pero siempre que las ayudas, se materialicen como se materialicen, vayan vinculadas a los buques que abanderan el pabellón del Estado Español, y no por ser de empresas que operan buques desde España o gestionan una línea regular entre puertos españoles.

Empresas tan importantes como ARMAS-TRASMEDITERRANEA, cargadas de ayudas de los contribuyentes, deben de ser **nacionalizadas o participadas por el Estado** para garantizar su servicio y futuro. De ella dependen cientos y cientos de trabajadores y trabajadoras, así como el abastecimiento entre la península y las Islas, además de Ceuta y Melilla.

La Marina Mercante debe de ser un sector estratégico, la necesidad de disponer de flota de pabellón Español es fundamental, porque en la próxima crisis, cuando sea preciso contar con la flota para garantizar algún abastecimiento en concreto, el Estado debe disponer de una flota bajo su control, ya que los buques con banderas de conveniencia (aunque estas sean algunas banderas de la UE) podrán ser requeridos por sus Estados de pabellón para garantizarse el suministro para los estados de bandera. Sabemos que el concepto de nacionalización es casi un tabú, pero desde CCOO sabemos que es necesario buscar fórmulas que permitan garantizar los servicios fundamentales entre los puertos de la península y las Islas, además de Ceuta y Melilla.

Sindicalmente es necesario recuperar la fórmula de que el cabotaje europeo se realice en buques de bandera de estados de la Unión Europea comprometidos con los derechos laborales, las obligaciones fiscales y la seguridad, por tanto, las banderas de Malta, Chipre... sean considerados banderas ajenas para el cabotaje europeo.

La Administración Española debe abrir en todos los foros marítimos internacionales un debate que ponga sobre la mesa la situación de desamparo en la que se han visto inmersos cientos de trabajadores al ver sus contratos extinguidos tras el COVID-19 y no disponer de ninguna ayuda por ser trabajadores de terceros países y/o navegar bajo banderas de conveniencia. No puede ser que una vez más la gente de mar se hayan convertido en cobayas del laboratorio de la globalización.

Madrid, 6 de mayo de 2020.

José Pérez Domínguez, secretario general del Sector del Mar de FSC-CCOO

