



COMUNICADO

A/A; Gente de Mar / Fecha: 16 de abril de 2014

Asunto: REMOLCADORES DE BARCELONA; LA RESISTENCIA CONTINÚA

El pasado mes de noviembre la parte social evitó, en los remolcadores de Barcelona, la aplicación de las empresas de la UTE REBARSA-SAR de una "Modificación Sustancial de las Condiciones de Trabajo" que pretendió eliminar un tercio de los puestos de trabajo y poner al resto de trabajadores, a los que hubiesen quedado, en condiciones de esclavitud. Y ello con las empresas obteniendo aún sustanciosos beneficios. Pero los números parecen ser lo de menos; las empresas entendían que había que aprovechar la ocasión, y para ellos el momento propicio es el actual, bendecido y abonado por su última infame "reforma laboral". La parte social, tras desconvocar una huelga, logró que las negociaciones se trasladaran a Enero de 2014, en lo que debía ser el marco normal de discusión de un nuevo convenio colectivo. Se pactó entre las partes, negociar las condiciones de los trabajadores de flota antes del 07 de Abril de 2014, y aquí estamos, más bien atascados:

La propuesta empresarial de inicio de dicha negociación ha consistido sencillamente en la pretensión que con malas artes intentaron el pasado Octubre: que los trabajadores que queden tras la eliminación de un tercio de los puestos de trabajo, lo hagan en régimen de esclavitud: 14 días consecutivos de guardia y 14 días de descanso, quedando eliminadas sus vacaciones. De esa postura de principio, prácticamente no se han movido; durante los últimos tres meses únicamente han llegado a variar el número consecutivo de días en que se realizarían las guardias y poco más. La última propuesta de las empresas consiste así, en un régimen de trabajo que supondría una cadencia de trabajo de 6 días consecutivos de guardia alternados con 6 días de descanso seguidos de 6 días de trabajo más y 12 días de descanso. Siguiendo esta secuencia de forma indefinida, 6-6-6-12... llegarían a totalizarse, según las empresas, de entre 144 y 132 guardias al año (sobre las 109 actuales), siendo el número exacto de guardias función de que se prescindiera o no del remolcador que se tripula eventualmente para trabajar a 12 horas en los meses de vacaciones, y de si se eliminan de 12 o 15 puestos de trabajo. En el caso de que se prescindiera de contratar personal eventual para el remolcador de 12 horas, y además se eliminaran 15 puestos de trabajo en lugar de 12, las empresas consideran que entonces cabría la posibilidad de disfrutar de treinta días consecutivos de vacaciones al año, aunque no saben precisar en qué meses y no acaban de garantizar de forma segura tal posibilidad. No falta, por supuesto, "caramelo" para los buenos chicos; ofrecen unos 4 euros por la hora que hiciéramos de más sobre las actuales, y sólo para los trabajadores que ahora están, nunca para los "nuevos" ... siempre es bueno - para ellos - crear diferencias que dividan a los trabajadores para hacerlos así más vulnerables.

La propuesta empresarial es inaceptable a todas vistas, pero fundamentalmente porque, además de ilegal, implicaría, dada la forma en que se desarrolla la actividad del remolque en Barcelona, un régimen extenuante de trabajo y jornada que pondría en riesgo injustificable la seguridad de las tripulaciones y los barcos, efecto que además tendría la tendencia a acentuarse, pues ya se está constatando en el último trimestre un aumento de la carga de trabajo durante todo el período de guardia. Se argumenta también, desde la mayoría de los trabajadores, la imposibilidad de la conciliación familiar que supondría el cambio de régimen de trabajo, conciliación que se ha establecido en base al régimen y cadencia actual de guardias con el que los trabajadores fueron contratados en su día. Además, nos consta que tal tipo de jornada, no haría más que favorecer la introducción de competidores extranjeros que intentan aplicarla, con dos tripulaciones por barco, manteniéndolas durante muchos días consecutivos haciendo vida a bordo, de forma alterna. En definitiva; la introducción en nuestros puertos de una precariedad laboral y de un déficit de seguridad a nivel tercermundista, tan sólo en beneficio de la codicia más abyecta de los grupos inversores que, en su día, absorbieron nuestras compañías. Pero ya es sabido: "la codicia produce lo que el agua de mar...cuánta más se bebe de ella más es la sed que da".

SINDICATO DE TRABAJADORES DE LA MARINA MERCANTE (STMM- CGT)

Confederación General del Trabajo

Avenida del Cid, 154 46014 Valencia Teléfono: 963835373 / 639570144 Fax: 963834447 cgtsectormar@cgt.es



COMUNICADO

No obstante, aún en contra de tanta pertinacia y obstinación, la parte social, de buena fe y en mira de alcanzar un acuerdo que procure cierta estabilidad laboral a la plantilla, ha mostrado una flexibilidad más que razonable, presentando en el transcurso de la negociación varias alternativas: congelación salarial e incluso fórmulas para la reducción salarial de hasta un -4 % anual en el caso de que la facturación continuara bajando respecto del año 2013, parada eventual de un remolcador (de siete que operan actualmente) hasta que la facturación se recupere a valores anteriores siempre y cuando ello no implicara despidos forzosos, sino bajas incentivadas y voluntarias. Asimismo, se aceptaría realizar un número aproximado de tres guardias de 24 horas más al año por cada tripulante. La respuesta de las empresas, a día de ayer, es que no aceptarán ninguna otra alternativa de nuestra parte que no pase por realizar un mínimo de 132 guardias anuales. Además han dejado claro que cualquier cambio y reestructuración del sistema de trabajo deberá ser permanente e irreversible de cara al futuro aún en el caso de que los márgenes de beneficio se recuperen a valores superiores a los de antes de la crisis. Todo ello deja entrever un trasfondo ideológico en el hecho de pretender rebajar hasta lo vergonzoso, las condiciones laborales de los trabajadores, sencillamente refleja mala fe, no existe una justificación económica real. A todo lo anterior hay que añadir que ya se está constatando en la facturación del último trimestre un incremento constante respecto del mismo trimestre del año anterior. Los propios trabajadores son testigos día a día, que la carga de trabajo no para de aumentar, mientras el puerto de Barcelona no deja de agrandar sus instalaciones en previsión de una mayor actividad.

De entrada, para sus planteamientos de cadencia y número de guardias, las empresas se basan en la comparación a regímenes de jornada en otros puertos españoles de muy inferior actividad al de Barcelona (Tarragona, Santander, Málaga, etc.) y en donde **ya se está incumpliendo la ley** de jornadas especiales **“Real Decreto 1561/95, de 21 de Septiembre, sobre JORNADAS ESPECIALES DE TRABAJO, en sus Normas Aplicables al Trabajo en la Mar”** de una forma escandalosa. Nosotros, ante las previsiones de precariedad laboral, pérdida de calidad del servicio y falta de seguridad en la tripulación y en el puerto de Barcelona y la propia ciudad, que supondría el llegar a esta extenuante jornada de trabajo, y por sentido de la responsabilidad ante todo, nos vemos obligados a promover para llevar a cabo cuanto antes, la iniciativa que se tomó desde la **“Plataforma de Trabajadores de Remolcadores Portuarios y de Embarcaciones de Tráfico Interior del Estado Español”**: la **denuncia** a la autoridad laboral correspondiente de **todos aquellos regímenes de jornada** que en las flotas de remolcadores que operan **en cualquier puerto español**, de forma explícita y flagrante, vayan **en contra de ley**.

Así pues, la situación a la que nos está conduciendo la pertinacia de las empresas, es la de la **conflictividad**, tanto en el plano legal como en el sindical, dado que **esta parte social no está dispuesta a aceptar regímenes de trabajo que incurran de forma extrema en ilegalidad**. Si se permite la precariedad en Barcelona, los demás puertos importantes caerán también. Desde la asamblea de trabajadores se nos manifiesta una creciente impaciencia y se nos reclama, cada vez más, el inicio de acciones sindicales más duras, en consonancia con la terquedad y obstinación de la otra parte. Sin descartar cualquier medida legal que de forma paralela pudiera acabar por adoptarse, por lo pronto desde el comité, acabado prácticamente el plazo de negociación, y dada la distancia entre posiciones, nos preparamos para defender nuestra postura en un proceso arbitral (o judicial si fuera necesario) que esperamos dictamine una solución razonable y, en mayor parte favorable para los trabajadores, y a la vez, sirva de modelo y referencia.

SINDICATO DE TRABAJADORES DE LA MARINA MERCANTE (STMM- CGT)

Confederación General del Trabajo

Avenida del Cid, 154 46014 Valencia Teléfono: 963835373 / 639570144 Fax: 963834447 cgtsectormar@cgt.es