Confederación General del Trabajo

CGT

Salvamento Marítimo

2018-2019

Dossier de Prensa

Más Manos Más Vidas

#MásManosMásVidas

@CGTSalvamentoMaritimo @CGTsalvamento

www.salvamentomaritimo.org

salvamentomaritimo@cgt.es

Salvamento Marítimo

#MásManosMásVidas

PRÓLOGO

Enric Tarrrida
Secretario General de CGT Mar y Puertos

Nada más obvio para mostrar los tiempos que nos ha tocado vivir que el título de nuestra campaña "Más Manos Más Vidas", imagen reforzada por la pacata y parca respuesta de nuestro gobierno a esta llamada.

No estamos ante un libro ni un ensayo, es simplemente un dossier, una recopilación de las informaciones publicadas respecto a la inmensa tarea realizada por muchas personas, y especialmente a aquellas que están en primera línea. Me refiero a las mujeres y hombres de Salvamento Marítimo, que por mar, aire y tierra, han y hacen posible que miles de seres humanos hoy sigan vivos, que no hayan sido tragados por la mar, que estas personas que buscan simplemente poder vivir, no hayan perecido en tan humano intento. Por supuesto a ellas también este Dossier, que esperemos sirva para hacerlas más visibles, para que se les suban los colores a algunas, para recordar la magnitud del drama que están viviendo una gran parte de este mundo, y realidad que no podemos, como algunos pretenden, obviar, mirar para otro lado o cerrar los ojos ante ella.

Este Dossier debería dar un aldabonazo a nuestros gobernantes, a las consciencias de todas, debería ayudarnos para que dejemos de mirar a la inmigración como un problema y a los más pobres como a nuestros enemigos.

Esperamos que nos haga valientes, que dejemos de utilizar muros y alambradas como remedio a lo que no es un mal, y a que despejemos donde está el verdadero problema; las guerras, persecuciones, miseria, hambre y muerte. Preguntémonos algo tan fácil, ¿qué haríamos en su caso? ¿Qué no haríamos por proteger a nuestros hijos e hijas, para ayudar a nuestras familias, para alejarnos de estas dramáticas situaciones? Tengamos el valor de hacernos estas simples preguntas.

Homenaje también, y por supuesto, a todas aquellas personas que hacen una inmensa tarea solidaria, generosa, altruista, desde oenegés o de manera individual, a los honrados periodistas que a pesar de los pesares intentan ofrecer una información veraz y humana. Sin todas ellas esta no sería posible.

No nombraremos a nadie porque este dossier, como sus protagonistas, son nuestras heroínas y héroes anónimos, aunque detrás de cada una de estas personas haya un nombre y una vida. No nombramos a nadie porque esta tarea es sin duda mérito común de todas y todos.

Este documento evidencia una parte del enorme trabajo hecho durante los últimos 2 años, y que se ha reflejado en los medios gracias al serio, honesto y arduo trabajo de muchas personas de CGT, compañeras y compañeros que no han dudado en huir de la comodidad de la mansedumbre agradecida, para denunciar lo que estaba sucediendo en nuestras costas y mares, para exigir los refuerzos necesarios para que los trabajadores de salvamento marítimo pudieran seguir realizando su labor, con eficacia y profesionalidad, consistente en salvar vidas.

Nadie mejor que la gente de mar, de quienes vivimos, trabajamos y sufrimos el medio, para saber el grave riesgo que corren las personas que intentan llegar a nuestras costas en precarias embarcaciones, sobrecargadas, de las enormes posibilidades de perecer, de la sed, el hambre, las quemaduras, del sufrimiento de la travesía, del dolor propio y ajeno, del miedo. Y por ello son la gente de mar de Salvamento Marítimo quienes mejor lo entienden y lo padecen.

Quiero también aprovechar la ocasión para dejar evidencia, que aunque hoy es noticia de actualidad, hay compañeros que llevan más de 20 años realizando esta labor de forma silenciosa, sin esperar recompensa alguna más allá de la satisfacción por el servicio humanitario realizado. Compañeros que llevan en sus espaldas una pesada mochila con miles de vidas salvadas pero también la certeza de otras que no pudieron rescatar de un cruel destino. A todas ellas agradecer su enorme humanidad, su profesionalidad y su entrega, en un tarea que va mucho más allá de lo exigible.

Por último animar a mis compañeros y compañeras de CGT a que continúen la labor que están realizando, no tengamos ninguna duda que sin su trabajo generoso la realidad seria aún mucho peor. Y también resaltar la enorme e impagable labor del Gabinte de Prensa de CGT, sin ellas esto no hubiera sido tampoco posible.

Esperar solo que no haya lugar para nuevos dossiers como el presente, pero si así fuera seguiremos peleando por un Salvamento Público, Profesional y Eficaz, al servicio de preservar la vida humana en la mar, la de todas las personas sin distinciones.

Salud

CGT inicia una campaña para exigir más medios humanos y materiales en Salvamento Marítimo

#MásManosMásVidas quiere garantizar la salvaguarda de todas las personas en el mar, incluyendo las vidas de quienes las socorren.

CGT asegura que el flujo migratorio desde 1997 no ha cesado, sino que sigue siendo constante y crece de manera regular llegando a triplicarse en los últimos 3 años.

20/07/2018

La sección sindical de CGT en Salvamento Marítimo ha lanzado una campaña para exigir a la Administración un aumento de todas las plantillas que actualmente se encuentran realizando labores de rescate en aguas del Estado español.

La CGT, a través de un comunicado y un vídeo, pone de manifiesto que ante la grave crisis humanitaria a la que asistimos diariamente en el mar Mediterráneo, donde miles de personas arriesgan sus vidas y la de sus hijos intentando llegar a las costas europeas en busca de un futuro mejor, se hace más necesario que nunca dotar de más medios materiales y humanos a las embarcaciones que realizan estas labores.

En este sentido, CGT lleva años reclamando estas mejoras pero, dada la magnitud de esta crisis, ahora son imprescindibles para poder continuar rescatando con vida a tantas personas que se lanzan al mar huyendo de guerras, pobreza y miseria.

La organización anarcosindicalista ya ha puesto de manifiesto en varias ocasiones el estado de las embarcaciones de Salvamento Marítimo y las condiciones en las que las plantillas de las mismas tienen que realizar las tareas que tienen encomendadas. En este sentido, CGT ha manifestado que la Administración debe y tiene que asegurar que quienes trabajan en el mar puedan hacerlo sin riesgos de ningún tipo.

CGT exige a la Administración que deje de mirar hacia otro lado y no contribuya a que el Mediterráneo termine convirtiéndose en un cementerio.

Comunicado de la sección sindical de CGT salvamento marítimo

Ante la tragedia humanitaria que se está desarrollando diariamente en el mar Mediterráneo, donde miles de personas huyen del hambre y la pobreza lanzándose a la mar en busca de un futuro mejor, los tripulantes de Salvamento Marítimo exponen.

Desde el año 1997 el flujo migratorio a nuestras costas no ha cesado, creciendo de manera regular y alcanzando en estos últimos años una magnitud nunca vista hasta el momento, donde se ha triplicado el número de personas que han llegado a nuestras costas.

Informes de organizaciones humanitarias aseguran que ante el cierre de fronteras griegas e italianas se está produciendo un desplazamiento de más de 500.000 personas migrantes hacia Argelia y Marruecos con el fin de llegar a Europa accediendo a través de las costas españolas, sin olvidar que la llegada de personas procedentes de estos países no ha cesado como tampoco la ruta a través de las Canarias que sigue activa desde Mauritania y Senegal.

A pesar de que las carencias de personal en nuestra flota no son nuevas y que han sido reiteradamente denunciadas por CGT, ahora estamos demandando más medios humanos y materiales para auxiliar más vidas dada la magnitud de esta crisis nunca vista hasta hora.

Por ello CGT demanda un aumento de las tripulaciones mínimas de seguridad tanto en las unidades de intervención rápidas (Salvamares) como en los buques y Guardamares, embarcaciones de mayor envergadura y radio de acción.

En el caso de las embarcaciones de intervención rápida (Salvamares) CGT exige una tripulación estructural mínima de seguridad formada por cuatro tripulantes de modo que en cubierta y durante las diversas operaciones que tenemos encomendadas puedan ser realizadas con las máximas garantías de seguridad tanto para las personas auxiliadas como para los auxiliadores. (Rescate de pateras, evacuaciones médicas, recogida de cadáveres, remolques de embarcaciones, búsqueda de desaparecidos, operaciones con

helicópteros, lucha contra la contaminación…)

En el caso de los Buques y Guardamares CGT demanda que se les dote de la tripulación completa para que puedan hacer efectivo el compromiso de salvaguardar las vidas humanas en la mar los 365 días del año, las 24 horas del día, premisa que no se cumple en la actualidad al tener limitadas legalmente las navegaciones prolongadas debido a la falta de la dotación completa en estos buques.

Por todo esto, CGT lanzamos la campaña #masmanosmasvidas para exigir a la administración un aumento de todas las plantillas que garanticen la salvaguarda las vidas en la mar, incluyendo las de quienes las salvan.

No permitamos que nuestras costas se conviertan en un cementerio. No más muertes en la mar.

EL DÍA es

La llegada de inmigrantes por mar a Canarias se cuadruplica respecto 2017

Madrid, EFE 19/jul/18 16:55 PM

Un total de 454 inmigrantes han llegado a Canarias en lo que va de año en patera o cayuco, cuatro veces más que los que registrados en el mismo período de 2017, según datos provisionales del Ministerio del Interior, tomados a fecha de 15 de julio.

En el conjunto de España, solo en la primera quincena de julio han arribado a las costas o han sido rescatados en el mar 2.426 inmigrantes, una cifra que representa más del doble de las producidas en el mismo período del ejercicio anterior, en el que llegaron 1.098.

Del 1 de enero al 15 de julio de este año han llegado a España 16.872 inmigrantes irregulares a sus costas, cifra que supone a su vez un aumento del 120,6 % respecto al mismo periodo del año pasado, cuando lo hicieron 7.649.

Asimismo, en ese tiempo han arribado 690 embarcaciones, frente a las 349 de mismo periodo del año pasado, lo que se traduce en casi el doble de pateras (un 97,7 %).

Las costas peninsulares y Baleares han sido los puntos con un mayor volumen de llegadas durante las dos primeras semanas de julio, 2.326 en 76 embarcaciones, frente a las 1.067 que lo hicieron en 50 barcos de un año antes.

Así, en total 13.360 personas han alcanzado la Península y las islas en lo que va de año, un aumento del 113,6 % respecto a 2017, cuando lo hicieron 6.255.

Melilla es otro de los puntos en donde se han duplicado las llegadas en la primera quincena de julio: 67 personas en dos embarcaciones, frente a las 31 en una patera en el mismo periodo del año pasado.

Hasta ahora, Melilla es uno de los puntos que más han incrementado el número de llegadas irregulares, con 412, un 235 % más que el año anterior, cuando entraron 123.

A Canarias han llegado, en la primera quincena de julio, un total de 33 inmigrantes en tres embarcaciones, lo que eleva la cifra de llegadas a 454 este año, cuatro veces más que en el mismo tramo del 2017.

Por su parte, a Ceuta no ha llegado ningún inmigrante por mar en las dos primeras semanas de julio del 2018; aunque es el punto en donde más se ha incrementado porcentualmente el número de llegadas en 2018, con 253, frente a las 60 del año pasado, un aumento del 321,7 %.

Respecto a la vía terrestre, en lo que va de año han llegado solo un 0,7 % más de inmigrantes: 3.125 personas frente a 3.102 del año pasado, es decir, 23 más.

A Ceuta han entrado 571 personas, un 55,1 % menos que en los seis primeros meses y en las dos primeras semanas de julio del 2017, en el que se registraron 1.272 llegadas.

En cambio, Melilla registra un aumento del 39,6 % del volumen de llegadas terrestres en este periodo, con 2.554 personas frente a las 1.830 del año anterior (724 más).

En total, la suma de las entradas por vía marítima y terrestre en los seis primeros meses del año es de 17.320 inmigrantes irregulares llegados a España, un 81,7 % más que en ese mismo tramo del 2017, que fueron 9.534 (7.786 menos).

Estas cifras se publican un día después de que España autorizase el desembarco de la ONG Proactiva Open Arms en el puerto de Palma de Mallorca, tras rescatar hace dos días a una mujer camerunesa y los cadáveres de una mujer y un niño de un naufragio frente a las costas de Libia.

En un comunicado, Acnur ha valorado el acuerdo emprendido entre los gobiernos de Francia, Alemania, Italia, Malta, España y Portugal para gestionar el desembarco, aunque ha recordado que "se necesitan soluciones que vayan más allá de los acuerdos barco a barco".

"Los gobiernos europeos se comprometieron a adoptar un enfoque más colaborativo, previsible, bien gestionado y continuado para atender a las personas rescatadas en el mar. Mientras esto no se ponga en marcha, los acuerdos para las llegadas por el Mediterráneo seguirán siendo soluciones a corto plazo e insostenibles", ha subrayado el responsable de la organización, Filippo Grandi.

Además, la Confederación General del Trabajo (CGT) ha puesto hoy en marcha una campaña, #MásManosMásVidas, con la que pretende "garantizar la salvaguarda de todas las personas en el mar, incluyendo las vidas de quienes las socorren".

Para ello, ha exigido un aumento de las tripulaciones mínimas de seguridad, tanto en las unidades de intervención rápidas (Salvamares) como en los buques y guardamares, embarcaciones de mayor envergadura y radio de acción.

"Ante la grave crisis humanitaria a la que asistimos diariamente en el Mediterráneo, donde miles de personas arriesgan sus vidas y la de sus hijos intentando llegar a las costas europeas, se hace más necesario que nunca dotar de más medios materiales y humanos a las embarcaciones que realizan estas labores", ha indicado la organización en un comunicado.

ABC ESPAÑA

España registra durante la primera quincena de julio el doble de llegadas de inmigrantes ilegales que en 2017

Un total de 2.426 personas han llegado al país a través del mar. Hace un año, los datos recogían un total de 1.098.

EFE Madrid Actualizado: 19/07/2018 17:23h

Un total de 2.426 inmigrantes han llegado a España por mar en la primera quincena de julio de este año, una cifra que representa más del doble de las producidas en el mismo período del ejercicio anterior, en el que llegaron 1.098, según datos provisionales del Ministerio del Interior.

Del 1 de enero al 15 de julio de este año han llegado a España 16.872 inmigrantes irregulares a sus costas, cifra que supone a su vez un aumento del 120,6 % respecto al mismo periodo del año pasado, cuando lo hicieron 7.649.

Asimismo, en ese tiempo han arribado 690 embarcaciones, frente a las 349 de mismo periodo del año pasado, lo que se traduce en casi el doble de pateras (un 97,7 %).

Por territorio

Las costas peninsulares y Baleares han sido los puntos con un mayor volumen de llegadas durante las dos primeras semanas de julio, 2.326 en 76 embarcaciones, frente a las 1.067 que lo hicieron en 50 barcos de un año antes.

Así, en total 13.360 personas han alcanzado la Península y las islas en lo que va de año, un aumento del 113,6 % respecto a 2017, cuando lo hicieron 6.255.

Melilla es otro de los puntos en donde se han duplicado las llegadas en la primera quincena de julio: 67 personas en dos embarcaciones, frente a las 31 en una patera en el mismo periodo del año pasado. Hasta ahora, Melilla es uno de los puntos que más han incrementado el número de llegadas irregulares, con 412, un 235 % más que el año anterior, cuando entraron 123.

A Canarias han llegado, en la primera quincena de julio, un total de 33 inmigrantes en tres embarcaciones, lo que eleva la cifra de llegadas a 454 este año, cuatro veces más que en el mismo tramo del 2017.

Por su parte, a Ceuta no ha llegado ningún inmigrante por mar en las dos primeras semanas de julio del 2018; aunque es el punto en

donde más se ha incrementado porcentualmente el número de llegadas en 2018, con 253, frente a las 60 del año pasado, un aumento del 321,7 %.

Rutas por vía terrestre

Respecto a la vía terrestre, en lo que va de año han llegado solo un 0,7 % más de inmigrantes: 3.125 personas frente a 3.102 del año pasado, es decir, 23 más.

A Ceuta han entrado 571 personas, un 55,1 % menos que en los seis primeros meses y en las dos primeras semanas de julio del 2017, en el que se registraron 1.272 llegadas.

En cambio, Melilla registra un aumento del 39,6 % del volumen de llegadas terrestres en este periodo, con 2.554 personas frente a las 1.830 del año anterior (724 más).

En total, la suma de las entradas por vía marítima y terrestre en los seis primeros meses del año es de 17.320 inmigrantes irregulares llegados a España, un 81,7 % más que en ese mismo tramo del 2017, que fueron 9.534 (7.786 menos).

Estas cifras se publican un día después de que España autorizase el desembarco de la ONG Proactiva Open Arms en el puerto de Palma de Mallorca, tras rescatar hace dos días a una mujer camerunesa y los cadáveres de una mujer y un niño de un naufragio frente a las costas de Libia.

En un comunicado, Acnur ha valorado el acuerdo emprendido entre los gobiernos de Francia, Alemania, Italia, Malta, España y Portugal para gestionar el desembarco, aunque ha recordado que «se necesitan soluciones que vayan más allá de los acuerdos barco a barco».

«Los gobiernos europeos se comprometieron a adoptar un enfoque más colaborativo, previsible, bien gestionado y continuado para atender a las personas rescatadas en el mar. Mientras esto no se ponga en marcha, los acuerdos para las llegadas por el Mediterráneo seguirán siendo soluciones a corto plazo e insostenibles», ha subrayado el responsable de la organización, Filippo Grandi.

Además, la Confederación General del Trabajo (CGT) ha puesto en marcha una campaña, #MásManosMásVidas, con la que pretende «garantizar la salvaguarda de todas las personas en el mar, incluyendo las vidas de quienes las socorren».

Para ello, ha exigido un aumento de las tripulaciones mínimas de seguridad, tanto en las unidades de intervención rápidas (Salvamares) como en los buques y guardamares, embarcaciones de mayor envergadura y radio de acción.

«Ante la grave crisis humanitaria a la que asistimos diariamente en el Mediterráneo, donde miles de personas arriesgan sus vidas y la de sus hijos intentando llegar a las costas europeas, se hace más necesario que nunca dotar de más medios materiales y humanos a las embarcaciones que realizan estas labores», ha indicado la organización en un comunicado.

EL ESPAÑOL

Casi 17.000 inmigrantes han llegado por mar a España desde enero, según Interior

Este jueves se han rescatado a 131 personas en el Estrecho. ACNUR alerta de la necesidad de soluciones.

Un total de 2.426 inmigrantes han llegado a España por mar en la primera quincena de julio de este año, una cifra que representa más del doble de las producidas en el mismo período del ejercicio anterior, en el que llegaron 1.098, según datos provisionales del Ministerio del Interior.

Del 1 de enero al 15 de julio de este año han llegado a España 16.872 inmigrantes irregulares a sus costas, cifra que supone a su vez un aumento del 120,6 % respecto al mismo periodo del año pasado, cuando lo hicieron 7.649.

Asimismo, en ese tiempo han arribado 690 embarcaciones, frente a las 349 de mismo periodo del año pasado, lo que se traduce en casi el doble de pateras (un 97,7 %).

Salvamento Marítimo ha rescatado este mismo jueves a 131 inmigrantes a bordo de cinco pateras en el estrecho de Gibraltar tras los dos más recientes efectuados a última hora de la mañana.

Las costas peninsulares y Baleares han sido los puntos con un mayor volumen de llegadas durante las dos primeras semanas de julio, 2.326 en 76 embarcaciones, frente a las 1.067 que lo hicieron en 50 barcos de un año antes.

Así, en total 13.360 personas han alcanzado la Península y las islas en lo que va de año, un aumento del 113,6 % respecto a 2017, cuando lo hicieron 6.255.

Melilla es otro de los puntos en donde se han duplicado las llegadas en la primera quincena de julio: 67 personas en dos embarcaciones, frente a las 31 en una patera en el mismo periodo del año pasado.

Hasta ahora, Melilla es uno de los puntos que más han incrementado el número de llegadas irregulares, con 412, un 235 % más que el año anterior, cuando entraron 123.

A Canarias han llegado, en la primera quincena de julio, un total de 33 inmigrantes en tres embarcaciones, lo que eleva la cifra de llegadas a 454 este año, cuatro veces más que en el mismo tramo del 2017.

Por su parte, a Ceuta no ha llegado ningún inmigrante por mar en las dos primeras semanas de julio del 2018; aunque es el punto en donde más se ha incrementado porcentualmente el número de llegadas en 2018, con 253, frente a las 60 del año pasado, un aumento del 321,7 %.

Respecto a la vía terrestre, en lo que va de año han llegado solo un 0,7 % más de inmigrantes: 3.125 personas frente a 3.102 del año pasado, es decir, 23 más.

A Ceuta han entrado 571 personas, un 55,1 % menos que en los seis primeros meses y en las dos primeras semanas de julio del 2017, en el que se registraron 1.272 llegadas.

En cambio, Melilla registra un aumento del 39,6 % del volumen de llegadas terrestres en este periodo, con 2.554 personas frente a las 1.830 del año anterior (724 más).

En total, la suma de las entradas por vía marítima y terrestre en los seis primeros meses del año es de 17.320 inmigrantes irregulares llegados a España, un 81,7 % más que en ese mismo tramo del 2017, que fueron 9.534 (7.786 menos).

Estas cifras se publican un día después de que España autorizase el desembarco de la ONG Proactiva Open Arms en el puerto de Palma de Mallorca, tras rescatar hace dos días a una mujer camerunesa y los cadáveres de una mujer y un niño de un naufragio frente a las costas de Libia.

ACNUR ALERTA DE LA NECESIDAD DE SOLUCIONES

En un comunicado, Acnur ha valorado el acuerdo emprendido entre los gobiernos de Francia, Alemania, Italia, Malta, España y Portugal para gestionar el desembarco, aunque ha recordado que “se necesitan soluciones que vayan más allá de los acuerdos barco a barco”.

“Los gobiernos europeos se comprometieron a adoptar un enfoque más colaborativo, previsible, bien gestionado y continuado para atender a las personas rescatadas en el mar. Mientras esto no se ponga en marcha, los acuerdos para las llegadas por el Mediterráneo

seguirán siendo soluciones a corto plazo e insostenibles", ha subrayado el responsable de la organización, Filippo Grandi.

Además, la Confederación General del Trabajo (CGT) ha puesto hoy en marcha una campaña, #MásManosMásVidas, con la que pretende "garantizar la salvaguarda de todas las personas en el mar, incluyendo las vidas de quienes las socorren".

Para ello, ha exigido un aumento de las tripulaciones mínimas de seguridad, tanto en las unidades de intervención rápidas (Salvamares) como en los buques y guardamares, embarcaciones de mayor envergadura y radio de acción.

"Ante la grave crisis humanitaria a la que asistimos diariamente en el Mediterráneo, donde miles de personas arriesgan sus vidas y la de sus hijos intentando llegar a las costas europeas, se hace más necesario que nunca dotar de más medios materiales y humanos a las embarcaciones que realizan estas labores", ha indicado la organización en un comunicado.

LA VANGUARDIA

La llegada de inmigrantes por mar a Canarias se cuadruplica respecto 2017

Madrid, 19 julio 2018 (EFE)

Un total de 454 inmigrantes han llegado a Canarias en lo que va de año en patera o cayuco, cuatro veces más que los que registrados en el mismo período de 2017, según datos provisionales del Ministerio del Interior, tomados a fecha de 15 de julio.

En el conjunto de España, solo en la primera quincena de julio han arribado a las costas o han sido rescatados en el mar 2.426 inmigrantes, una cifra que representa más del doble de las producidas en el mismo período del ejercicio anterior, en el que llegaron 1.098.

Del 1 de enero al 15 de julio de este año han llegado a España 16.872 inmigrantes irregulares a sus costas, cifra que supone a su vez un aumento del 120,6 % respecto al mismo periodo del año pasado, cuando lo hicieron 7.649.

Asimismo, en ese tiempo han arribado 690 embarcaciones, frente a las 349 de mismo periodo del año pasado, lo que se traduce en casi el doble de pateras (un 97,7 %).

Las costas peninsulares y Baleares han sido los puntos con un mayor volumen de llegadas durante las dos primeras semanas de julio, 2.326 en 76 embarcaciones, frente a las 1.067 que lo hicieron en 50 barcos de un año antes.

Así, en total 13.360 personas han alcanzado la Península y las islas en lo que va de año, un aumento del 113,6 % respecto a 2017, cuando lo hicieron 6.255.

Melilla es otro de los puntos en donde se han duplicado las llegadas en la primera quincena de julio: 67 personas en dos embarcaciones, frente a las 31 en una patera en el mismo periodo del año pasado.

Hasta ahora, Melilla es uno de los puntos que más han incrementado el número de llegadas irregulares, con 412, un 235 % más que el año anterior, cuando entraron 123.

A Canarias han llegado, en la primera quincena de julio, un total de 33 inmigrantes en tres embarcaciones, lo que eleva la cifra de llegadas a 454 este año, cuatro veces más que en el mismo tramo del 2017.

Por su parte, a Ceuta no ha llegado ningún inmigrante por mar en las dos primeras semanas de julio del 2018; aunque es el punto en donde más se ha incrementado porcentualmente el número de llegadas en 2018, con 253, frente a las 60 del año pasado, un aumento del 321,7 %.

Respecto a la vía terrestre, en lo que va de año han llegado solo un 0,7 % más de inmigrantes: 3.125 personas frente a 3.102 del año pasado, es decir, 23 más.

A Ceuta han entrado 571 personas, un 55,1 % menos que en los seis primeros meses y en las dos primeras semanas de julio del 2017, en el que se registraron 1.272 llegadas.

En cambio, Melilla registra un aumento del 39,6 % del volumen de llegadas terrestres en este periodo, con 2.554 personas frente a las 1.830 del año anterior (724 más).

En total, la suma de las entradas por vía marítima y terrestre en los seis primeros meses del año es de 17.320 inmigrantes irregulares llegados a España, un 81,7 % más que en ese mismo tramo del 2017, que fueron 9.534 (7.786 menos).

Estas cifras se publican un día después de que España autorizase el desembarco de la ONG Proactiva Open Arms en el puerto de Palma de Mallorca, tras rescatar hace dos días a una mujer camerunesa y los cadáveres de una mujer y un niño de un naufragio frente a las costas de Libia.

En un comunicado, Acnur ha valorado el acuerdo emprendido entre los gobiernos de Francia, Alemania, Italia, Malta, España y Portugal para gestionar el desembarco, aunque ha recordado que "se necesitan soluciones que vayan más allá de los acuerdos barco a barco".

"Los gobiernos europeos se comprometieron a adoptar un enfoque más colaborativo, previsible, bien gestionado y continuado para atender a las personas rescatadas en el mar. Mientras esto no se ponga en marcha, los acuerdos para las llegadas por el Mediterráneo seguirán siendo soluciones a corto plazo e insostenibles", ha subrayado el responsable de la organización, Filippo Grandi.

Además, la Confederación General del Trabajo (CGT) ha puesto hoy en marcha una campaña, #MásManosMásVidas, con la que pretende "garantizar la salvaguarda de todas las personas en el mar, incluyendo las vidas de quienes las socorren".

Para ello, ha exigido un aumento de las tripulaciones mínimas de seguridad, tanto en las unidades de intervención rápidas (Salvamares) como en los buques y guardamares, embarcaciones de mayor envergadura y radio de acción.

"Ante la grave crisis humanitaria a la que asistimos diariamente en el Mediterráneo, donde miles de personas arriesgan sus vidas y la de sus hijos intentando llegar a las costas europeas, se hace más necesario que nunca dotar de más medios materiales y humanos a las embarcaciones que realizan estas labores", ha indicado la organización en un comunicado.

AraInfo
Diario Libre d'Aragón ■ Fundau en 2010

CGT inicia una campaña para exigir más medios humanos y materiales en Salvamento Marítimo

#MásManosMásVidas quiere garantizar la salvaguarda de todas las personas en el mar, incluyendo las vidas de quienes las socorren. La organización anarcosindicalista asegura que el flujo migratorio desde 1997 no ha cesado, sino que sigue siendo constante y crece de manera regular llegando a triplicarse en los últimos tres años.

ARAINFO REDACCIÓN | 20 julio 2018, 12.07

La sección sindical de CGT en Salvamento Marítimo ha lanzado una campaña para exigir a la Administración un aumento de todas las plantillas que actualmente se encuentran realizando labores de rescate en aguas del Estado español.

La CGT, a través de un comunicado y un vídeo, pone de manifiesto que ante la grave crisis humanitaria a la que asistimos diariamente en el mar Mediterráneo, donde miles de personas arriesgan sus vidas y la de sus hijos e hijas intentando llegar a las costas europeas en busca de un futuro mejor, se hace más necesario que nunca dotar de más medios materiales y humanos a las embarcaciones que realizan estas labores.

En este sentido, la organización anarcosindicalista lleva años reclamando estas mejoras pero, "dada la magnitud de esta crisis, ahora son imprescindibles para poder continuar rescatando con vida a tantas personas que se lanzan al mar huyendo de guerras, pobreza y miseria".

CGT ya ha puesto de manifiesto en varias ocasiones el estado de las embarcaciones de Salvamento Marítimo y las condiciones en las que las plantillas de las mismas tienen que realizar las tareas que tienen encomendadas. En este sentido, ha manifestado que la Administración "debe y tiene que asegurar que quienes trabajan en el mar puedan hacerlo sin riesgos de ningún tipo".

Finalmente, exige a la Administración que "deje de mirar hacia otro lado y no contribuya a que el Mediterráneo termine convirtiéndose en un cementerio".

Público

SOS de Salvamento Marítimo al Gobierno: "Estamos desbordados, necesitamos más personal y más medios"

El sindicato CGT, mayoritario en Sasemar, lanza una campaña para exigir al Gobierno más personal, mejor preparado y más medios para hacer frente a los rescates de personas en el Estrecho, cuyas llegadas se han triplicado tras el bloqueo de la ruta Libia-Italia y hacen pronosticar un gran aumento en los próximos meses. CCOO y UGT también han pedido al Gobierno reforzar una plantilla mermada por los recortes durante la crisis económica.

Madrid, 21/07/2018 11:59

Los trabajadores de los servicios de rescate de Salvamento Marítimo, dependiente del Ministerio de Fomento, llevan tiempo dando la voz de alarma: son pocos y cuentan con unos medios mermados para hacer frente al drástico aumento de llegadas de personas en patera a las costas españolas, según denuncia el sindicato CGT, mayoritario en Salvamento Marítimo. Aunque no es el único. CCOO y UGT también están exigiendo al gobierno más medios materiales y humanos para estar a la altura de la situación.

Salvamento no sólo se encarga de los rescates de pateras, sino del auxilio de cualquier persona o embarcación en el mar y de la preservación del medio ambiente marino, pero las tareas de rescate de migrantes está ocupando cada vez más tiempo para el personal, sobre todo en las costas de Andalucía.

Su silencioso trabajo ha conseguido salvar en lo que va de año las vidas de más de 17.000 personas en aguas próximas a las costas españolas. Son casi las mismas que rescató en todo el 2017, cuando sacó de las pateras a casi 19.000 migrantes. Si el año pasado esta cifra triplicó con creces a los rescatados de 2016 (6.719 migrantes), los números apuntan a que 2018 superará en rescates a 2017. Pero no sólo aumentan los rescates, ya que las víctimas mortales en la frontera sur —300 aproximadamente en lo que va de año, según la Organización Internacional para las Migraciones— ya superan a las de todo el 2017, cuando murieron o desaparecieron 224 intentando llegar a España.

El cierre de los puertos italianos a los barcos de rescate de las ONG en el Mediterráneo Central, unido a los acuerdos italianos y eu-

ropeos con Libia para que sus guardacostas intercepten y devuelvan a Libia a las embarcaciones que parten hacia Italia, han logrado reducir en un 80% las llegadas al país, pero han convertido la ruta occidental del Mediterráneo en la más accesible y con mayores probabilidades de éxito para alcanzar territorio europeo. Así, España ha superado recientemente a Italia como principal destino de los migrantes que parte del norte de África, y los equipos de rescate están socorriendo a una media de alrededor de 200 personas al día. Sólo en el mes de junio llegaron a España en patera más de 6.000 personas, lo que arroja una clara muestra de los efectos del bloqueo de la ruta libia y, a ojos de Salvamento Marítimo, una pista de lo que está por llegar en los próximos meses.

"Informes de organizaciones humanitarias aseguran que ante el cierre de fronteras griegas e italianas se está produciendo un desplazamiento de más de 500.000 personas migrantes hacia Argelia y Marruecos con el fin de llegar a Europa accediendo a través de las costas españolas", afirma la sección sindical de CGT, que ha lanzado una campaña pública llamada "más manos, más vidas" para exigir a la Administración un aumento de todas las plantillas que actualmente se encuentran realizando labores de rescate en el mar.

"Desbordados y bajo mínimos"

Según explica Ismael Furió, delegado de CGT en Salvamento Marítimo, los equipos de rescate están "desbordados y bajo mínimos", azotados por una "precariedad total", tanto en medios como el personal, hasta el punto de que en centros como el de Almería, un mismo equipo llega a trabajar 36 horas seguidas. Afirma que desde hace años todas las contrataciones son temporales

La raíz del problema, apunta Furió, a buscarla en la crisis económica y en la absorción por parte del Salvamento Marítimo del personal y los recursos de la Sociedad Remolmar. Esta integración trajo consigo al personal de oficinas y a poco más de 750 trabajadores (marinos), que tripulaban la flota de Salvamares, Guardamares y Remolcadores.

En total 73 embarcaciones repartidas por toda la costa peninsular e insular. Según el último informe anual del departamento, cuentan con más de 1.500 efectivos, 11 helicópteros y tres aviones. Aunque Furió puntualiza: "Hay 763 tripulantes de medios marítimos, casi 200 trabajan sólo en administración y coordinación, el 45% es personal de libre de designación y hay 500 controladores para gestionar 300 lanchas. Es como hubiera 500 pastores para controlar a 700 vacas, una auténtica locura".

Una "chapuza" para recortar personal

El problema fue la "chapuza" con la que se hizo esa integración, explica Furió. "Nos declararon a todos personal a extinguir, en una precariedad total, porque no hay capacidad para convocar nuevas plazas. No se puede ni reemplazar a la gente que se va jubilando, a lo que hay que añadir que la Dirección General de Marina Mercante fue presionada por el Gobierno para reducir el número de personas imprescindibles en las tripulaciones de cada barco de rescate".

Así las cosas, embarcaciones como las Sasemar están compuestas por tres personas: un patrón, un mecánico y una persona en cubierta que se encarga de rescatar a decenas e incluso centenares de migrantes en cada jornada, apunta el sindicalista. No es el único, ya que esta queja también se encuentra en comunicados y protestas de CCOO y UGT, que también piden que se aumente el número mínimo de personas en cada embarcación.

Piden los mismos recursos que se dieron al Aquarius

"Tener a tan pocas personas a bordo de los barcos de rescate pone en riesgo la vida de los rescatadores y de los rescatados. Nos estamos jugando la vida por 1.400 euros al mes. Algunos barcos no pueden estar en el mar ni 24 horas porque no hay relevos suficientes ", apunta Furió, que destaca la diferencias entre el "enorme despliegue de recursos para los rescatados del Aquarius y lo que tenemos nosotros cada día". Recuerda que el mismo fin de semana que llegaron a Valencia los 630 rescatados, los efectivos de Salvamento Marítimo en Andalucía rescataron a 1.400 personas. "Eran 12 personas trabajando y los sacaron del agua prácticamente entre tres personas, porque sólo hay un marino en cubierta para estas embarcaciones. Uno de ellos tuvo que pedir la baja porque se hizo polvo la espalda de tirar de los rescatados desde la patera hasta cubierta", ilustra.

El ministro de Fomento, José Luis Ábalos, ha anunciado la pasada semana un nuevo Plan Nacional de Salvamento 2019-2021 que se presentará el próximo otoño y que asegurará las "inversiones necesarias para el mantenimiento de los servicios" que presta Salvamento Marítimo. Entre esas inversiones, el ministro habló de nuevas tecnologías, de drones y de megabuques. Reconoció la "sobrecarga actual" de los trabajadores de rescate y afirmó que se habían hecho contrataciones puntuales para paliarlo.

Según Furió, lo que ha hecho el Gobierno es declarar una "situación de excepcionalidad durante cuatro meses" que, en realidad,

"está reforzando mínimamente a las plantillas, pero son personas sin formación y sin experiencia que, incluso, se marean en los barcos porque no están acostumbrados". CGT, CCOO y UGT critican la "opacidad total" con la que se hacen estas contrataciones y piden acabar con la chapuza por la que no se puede implementar una bolsa de trabajo normal.

Información contrahegemónica para el cambio social

KAOSENLARED

CGT: "La falta de medios humanos y materiales en las labores de Salvamento Marítimo supone riesgos importantísimos para trabajadores y náufragos"

#MásManosMásVidas exige al Estado español que no juegue con las vidas de quienes se lanzan al mar en busca de un futuro mejor y de quienes velan por ellas.

Publicado en: 24 julio 2018

La Confederación General del Trabajo (CGT), a través de la campaña #MásManosMásVidas, intenta visibilizar la problemática que tienen las tripulaciones de Salvamento Marítimo para enfrentarse al rescate de personas en nuestras aguas.

Según la organización anarcosindicalista, no es una petición nueva sino que viene realizándose desde hace demasiados años en este sector cuyos medios humanos son insuficientes para atender la demanda de seres humanos que llegan cada día a nuestras costas huyendo de situaciones extremas y buscando una oportunidad de futuro.

CGT, a través de un comunicado, ha explicado que la realidad a la que se enfrentan las plantillas de las salvamares y guardamares de Salvamento Marítimo es de una gran magnitud. En este sentido y atendiendo a los informes que organizaciones humanitarias, el cierre de fronteras y la proliferación de guerras y crisis socio-políticas en países como Libia, Marruecos, Argelia, etc. está produciendo un desplazamiento de más de 500.000 personas en busca de una salida al horror que viven cada día. Esta "salida" la encuentran en el mar y es aquí donde se hace más necesario que nunca que el personal de Salvamento Marítimo esté dotado de medios para poder cumplir con el objetivo con el que fue creado: salvar vidas.

CGT, por otro lado, ha explicado que SASEMAR atiende una media de 5.000 emergencias al año y Salvamento Marítimo cuenta con tripulaciones mínimas de seguridad que son escasas para responder con efectividad al tipo de servicios que se realizan. El sindicato rojinegro ha indicado que esta situación se debe principalmente a los recortes que se han aplicado en los últimos años en el sector.

CGT continuará demandando más medios para poder realizar las labores de rescate y vigilancia en el mar en condiciones de seguridad tanto para las personas que auxilian como para quienes son auxiliadas.

A-Infos

a multi-lingual news service by, for, and about anarchists **

CGT inicia una campaña para exigir más medios humanos y materiales en Salvamento Marítimo

#MásManosMásVidas quiere garantizar la salvaguarda de todas las personas en el mar, incluyendo las vidas de quienes las socorren.

CGT asegura que el flujo migratorio desde 1997 no ha cesado, sino que sigue siendo constante y crece de manera regular llegando a triplicarse en los últimos 3 años.

Date Tue, 24 Jul 2018 10:07:11

La sección sindical de CGT en Salvamento Marítimo ha lanzado una campaña para exigir a la Administración un aumento de todas las plantillas que actualmente se encuentran realizando labores de rescate en aguas del Estado español.

La CGT, a través de un comunicado y un vídeo, pone de manifiesto que ante la grave crisis humanitaria a la que asistimos diariamente en el mar Mediterráneo, donde miles de personas arriesgan sus vidas y la de sus hijos intentando llegar a las costas europeas en busca de un futuro mejor, se hace más necesario que nunca dotar de más medios materiales y humanos a las embarcaciones que

realizan estas labores.

En este sentido, CGT lleva años reclamando estas mejoras pero, dada la magnitud de esta crisis, ahora son imprescindibles para poder continuar rescatando con vida a tantas personas que se lanzan al mar huyendo de guerras, pobreza y miseria.

La organización anarcosindicalista ya ha puesto de manifiesto en varias ocasiones el estado de las embarcaciones de Salvamento Marítimo y las condiciones en las que las plantillas de las mismas tienen que realizar las tareas que tienen encomendadas. En este sentido, CGT ha manifestado que la Administración debe y tiene que asegurar que quienes trabajan en el mar puedan hacerlo sin riesgos de ningún tipo.

CGT exige a la Administración que deje de mirar hacia otro lado y no contribuya a que el Mediterráneo termine convirtiéndose en un cementerio.

CGT denuncia que los barcos de Salvamento Marítimo no pueden descargar personas ante el colapso de los puertos andaluces

El María Zambrano, remolcador de Salvamento Marítimo, mantiene a bordo a decenas de personas rescatadas ante el colapso de los puertos.

Actualidad Redacción 27/07/2018

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha denunciado que los barcos de Salvamento Marítimo, como las salvamares y guardamares, están totalmente desbordados ante la gran cantidad de rescates que se están dando en el mar en estos momentos.

El buque María Zambrano de Algeciras mantiene a las personas rescatadas a bordo, utilizándose esta embarcación como campamento de emergencia. La tripulación es la que se está encargando en todo momento de atender a estas personas, disponiendo toldos para paliar las altas temperaturas y suministrándoles agua y comida del propio barco.

CGT señala que esta situación se está volviendo más difícil debido a que la Guardia Civil está impidiendo que desembarquen a las personas rescatadas en puertos seguros, como en Algeciras (Cádiz), porque en tierra están colapsados y la coordinación de efectivos es insuficiente para atender a tantos seres humanos.

Las autoridades en tierra, ante este colapso, han pedido a las tripulaciones de Salvamento Marítimo que no utilicen el puerto más cercano, y por lo tanto más seguro, como punto de desembarco de las personas migrantes debido a la falta de espacios y medios suficientes para recibirlas y atenderlas. En este sentido,

CGT manifiesta que algunos patrones se han negado a obedecer estas órdenes y están viviéndose situaciones de mucha tensión en el puerto.

CGT advierte que algunos barcos, al no poder dejar a las personas en tierra, han quedado inoperativos y en el caso de producirse cualquier emergencia, como la llegada de más pateras o buques que se encuentren en peligro, no podrán acudir a socorrerlos.

Además, CGT viene denunciando desde hace varias semanas y a través de la campaña #MásManosMásVidas, la necesidad de dotar a las embarcaciones de Salvamento Marítimo de más medios humanos y materiales para hacer frente a la crisis humanitaria que se vive cada día en el mar, con la llegada de miles de personas que huyen de la miseria y de las guerras.

CGT continúa demandando más personal para las embarcaciones de Salvamento Marítimo y exige al gobierno del Estado español que deje de mirar hacia otro lado ante esta grave crisis humanitaria que se está dando en nuestras costas.

eldiario.es
Periodismo a pesar de todo

Respuesta insuficiente del Gobierno en la atención a los migrantes llegados a España: hacinados en comisarías, barcos y "sin información"

Sindicatos de la Policía, Salvamento Marítimo y las ONG denuncian el caos en la recepción de los migrantes ante el aumento de llegadas a través del Estrecho.

Las comisarías están desbordadas, con personas hacinadas durante un máximo de 72 horas.

CGT denuncia que los barcos de Salvamento Marítimo no pueden desembarcar personas ante "el colapso de los puertos".

26/07/2018 - 21:49h

Hacinados, sentados en el suelo del patio de los calabozos de la comisaría de la Policía Nacional de Algeciras, haciendo sus necesidades en el mismo lugar donde esperan el transcurso de las 72 horas durante las que deben permanecer encerrados para ser identificados. Acaban de ser rescatados de una patera en alta mar en la que se embarcaron con la mente clavada en la costa española. Pocos imaginaban que esto era lo que les esperaba.

El vídeo, difundido por el Sindicato Unificado de Policía, al que ha tenido acceso eldiario.es, muestra a cerca de cincuenta migrantes de origen subsahariano sentados en el suelo del patio de los calabozos de la comisaría de Algeciras, mientras uno de sus compañeros hace sus necesidades junto a ellos en el mismo espacio.

El sindicato policial ha denunciado la "falta de personal" suficiente para atender el aumento de llegadas registradas en las costas andaluzas. Una vez que las personas rescatadas en alta mar son llevadas a puerto, los migrantes son derivados a dependencias policiales para realizar los trámites derivados de la Ley de Extranjería. El sistema de recepción, sin embargo, no está preparado para atender el aumento de llegadas registrado en los últimos meses. "Nos estamos viendo obligados a dejar en la calle a personas sin haber concluido la identificación ni emitir la notificación de expulsión", ha apuntado el portavoz del SUP, Ramón Cosío, a eldiario.es.

También en Algeciras, el colapso y la falta de previsión del aumento de llegadas ha llevado a crear una suerte de centro de recepción en los lugares más insospechados. Al remolcador de Salvamento Marítimo 'María Zambrano' están siendo derivadas las personas rescatadas por los barcos de la institución dependiente de Fomento que desembarcan en el puerto de la ciudad gaditana.

De un barco a otro barco

Una vez desembarcados en el puerto de Algeciras, cuando acaban de pisar por fin suelo español, varios grupos de migrantes han sido trasladados a otro barco de Salvamento Marítimo, situado en el mismo muelle. En la cubierta del buque se ha levantado un campamento de emergencia donde decenas de personas rescatadas, incluidos niños, han dormido en el suelo, bajo una gran lona azul, durante sus primeras noches en España ante la falta de espacio en tierra.

Desde el Comité de Flota de Salvamento Marítimo, reconocen su "preocupación" ante la creación de un "campamento de emergencia" en uno de sus remolcadores. Los representantes de los trabajadores, que llevan años solicitando más personal en las embarcaciones de rescate destinadas en el Estrecho, reconocen que "en este momento la situación más complicada" que se encuentran es "a la hora de llegar a tierra".

"Decenas de personas están durmiendo encima de una cubierta. Les dan de comer lo que pueden. Además, el barco está inutilizado. ¿Qué pasa si ocurre algo y es necesario usarlo? No podría movilizarse. Estamos preocupados porque es, al llegar a tierra, es donde nos estamos encontramos un embudo", denuncian fuentes de CGT, el sindicato que representa a los trabajadores de Salvamento. La tripulación se está encargando de atender a estas personas, "disponiendo toldos para paliar las altas temperaturas y suministrándoles agua y comida del propio barco", añaden.

Según relatan, en los últimos días han tenido lugar varios incidentes cuando trataban de atracar en el puerto seguro más cercano. "Uno de estos días, la Guardia Civil nos dijo que no podíamos atracar en Barbate sino a Cádiz. El capitán se negó en un principio, porque consideraba que no era seguro volver a navegar después de haber llegado a puerto, pues los rescatados se podían poner nerviosos. La prioridad siempre es llegar a puerto seguro, pero al final tuvimos que dirigirnos a Cádiz", explican desde CGT. "Algunos patrones se han negado a obedecer estas órdenes y están viviéndose situaciones de mucha tensión en el puerto", han añadido en un comunicado de prensa.

En Barbate, este martes, casi un centenar de personas recién desembarcadas se han visto forzadas a dormir por turnos hacinadas en un estrecho módulo portuario de Cruz Roja. Las imágenes, difundidas por Canal Sur, muestran a decenas de migrantes tumbados unos junto a otros en una instalación de 30 metros cuadrados, ocupando incluso los pasillos de esta.

Desde la llegada de Pedro Sánchez a La Moncloa, el Gobierno ha mostrado a golpe de acciones simbólicas un cambio de enfoque en la política migratoria española. La acogida de las personas rescatadas por el Aquarius supuso una declaración de intenciones sobre

los valores de “solidaridad” en los que, decía el presidente, quería apostar durante su legislatura. Mientras el dispositivo de recepción de los 630 rescatados por el barco de SOS Mediterranée y Médicos Sin Fronteras era alabado por los especialistas, reinaba la arbitrariedad en la atención al pico de llegadas registrado en sus propias costas.

Desde el Gobierno se están produciendo respuestas, aunque a paso lento. El Ministerio del Interior anunció a principios de julio la creación de un centro de primera recepción en Cádiz, donde serán derivadas las personas rescatadas en el Estrecho. Con capacidad para 500 personas, los migrantes serán retenidos en este centro cerrado durante un máximo de 72 horas bajo custodia policial con el objetivo de formalizar los primeros trámites ligados a la Ley de Extranjería.

Las ONG especializadas aseguran que se mantendrán atentas a las condiciones de dicho centro. “Tenemos la experiencia de los CIE, que privan de libertad a gente por haber cometido solo una falta administrativa. Estamos a la espera de saber en qué condiciones van a funcionar estos centros. Esperamos que reúnan los requisitos mínimos y no se vulneren los derechos de las personas”, ha valorado Elena Tajuelo Sánchez, presidenta de Andalucía Acoge.

Grande-Marlaska justifica la situación recordando su reciente llegada al Gobierno. “Nos hemos encontrado con esa realidad y esa falta de previsión [por parte del Ejecutivo anterior]. Estamos trabajando en tiempo récord y contrarreloj para garantizar los derechos de las personas que entran a nuestro país”, ha afirmado el ministro del Interior en la Cadena SER.

“Estaban desorientados, no sabían ni qué día era”

Ana Rosado, de la Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía, ha visitado los pabellones donde están siendo retenidas las personas desembarcadas en el puerto de Barbate. Allí pudo conversar con algunos de los recién rescatados. “No entendían por qué los trataba así. Estaban muy desorientados. No sabían ni el día en el que estaban”, describe la activista. “Los habían trasladados desde Algeciras y nadie les había informado del lugar al que iban. No habían podido llamar a sus familiares para decir que habían llegado, han pasado días sin poder ducharse...”, continúa.

Desde la APDHA destaca la “buena voluntad” de una mesa de coordinación impulsada por el Ayuntamiento de Barbate para responder a la llegada de migrantes a sus costas, por la que se han unido diferentes entidades, como Cruz Roja, Caritas, APDHA, la Guardia Civil, y el Consistorio, entre otras. “Se están organizando para traducir, informar, explicar sus derechos. Algunos rescatados no sabían ni lo que significaba el papel que tenían en sus manos. Por ello, voluntarios les cuentan que es una orden de expulsión, que tienen que tener cuidado si van por la calle y se encuentran con la Policía... Pero no es suficiente”, denuncia Rosado.

“El descontrol en la gestión de la llegada de estas personas está superando todos los límites”, ha lamentado la presidenta de Andalucía Acoge, quien recuerda que las llegadas de migrantes a través del Estrecho lleva produciéndose durante décadas, por lo que, indica, la estructura de acogida debería estar preparada. “Esto no ha sido una situación que nos pille por sorpresa. Llevamos 30 años con pateras. En los últimos años ha ido creciendo poco a poco, pero la gestión no ha sido coordinada”, sostiene Tajuelo. “La gestión migratoria en la frontera sur no existe”, sentencia.

Esta semana, la ministra de Trabajo y Migraciones, Magdalena Valerio, ha anunciado la preparación de un “plan de choque” para responder a las llegadas de migrantes a las costas españolas. La fecha y los detalles son una incógnita.

Según ha afirmado Valerio, el plan para “reforzar” la atención a los migrantes a su llegada a la costa está pendiente de recibir el visto bueno (y, por tanto, la financiación) de las carteras de Economía y Hacienda. “Estamos en ello”, ha asegurado la ministra.

“Sé que es un problema y se están viendo desbordados los dispositivos”, ha reconocido la titular de Migraciones, quien ha destacado la “falta de previsión” del Gobierno anterior. “Esto ya se preveía que iba a ocurrir. El anterior gobierno ya veía las entradas que estaban habiendo en el sur de España. Nos hemos encontrado con unos presupuestos adjudicados”, ha justificado Valerio. “El tema es que, cuando las cosas se prevén y no se adoptan medidas, acabamos actuando cuando llega la emergencia”, ha añadido.

Público

Malestar en Salvamento Marítimo por la falta de espacios para los migrantes: “Nos obligan a ser parte de su custodia policial”

Fuentes de CGT lamentan la falta de recursos por parte de la Administración para desembarcar a las personas rescatadas en las costas andaluzas, que tiene que pasar la noche o largas horas a bordo de los barcos de rescate. “Nos obligan a ejercer la custodia de personas por falta de espacio en dependencia policiales”.

Madrid, 27/07/2018, 11:42

La imagen cada vez está siendo más habitual en las ciudades andaluzas donde Salvamento Marítimo (Sasemar) traslada a las personas rescatadas de las pateras en el mar. Ante el colapso de las dependencias policiales y también de los pabellones polideportivos que se están habilitando día sí y día también en lugares como Tarifa, Algeciras o Motril por el aumento de las llegadas de migrantes, cientos de recién rescatados tienen que pasar la noche o largas horas del día en los barcos de Salvamento Marítimo.

“Llegamos a puerto y la Guardia Civil no nos deja desembarcarlos porque no tienen sitio donde meterlos”, denuncia Manuel Capa, delegado sindical de Sasemar por CGT, el sindicato mayoritario en este departamento del Ministerio de Fomento, que alerta de los riesgos que supone esta situación tanto para los rescatados como para las tripulaciones de las embarcaciones de rescate. “Nos obligan a tomar parte y a asumir responsabilidades de custodia de estas personas, y esa no es nuestra tarea, somos personal civil y no estamos preparados para custodiar a nadie”, expone.

El pasado lunes, más de 200 migrantes rescatados en el Estrecho de Gibraltar tuvieron que dormir a bordo del barco que les llevó a puerto. Según apuntaron fuentes policiales, en la mañana de este miércoles había 300 personas en el pabellón habilitado en la zona de El Saladillo en Algeciras y otras 134 en dependencias policiales de la comisaría, por lo que no había sitio físico para que estas personas pasaran en tierra firme las primeras 72 horas de custodia policial a las que obliga la Ley de Extranjería. En ese tiempo son identificados, se les incoa una orden de expulsión, se les deriva a Centros de Internamiento de Extranjeros (CIE) o se procede a la devolución en algunos casos.

Al día siguiente fueron casi 50 los rescatados que tuvieron que pernoctar en la embarcación, en el muelle del puerto de Algeciras. “Estamos hablando de barcos de rescate, no están preparados ni siquiera para que duerma la tripulación, que es de tres o cuatro personas”, advierte Capa. El sindicalista afirma que la situación es menos complicada cuando se trata de personas de origen subsahariano, que “tienen más posibilidades de quedarse en España y son tranquilos y calmados”, pero teme que se produzcan problemas con rescatados de otros nacionalidades, como los marroquíes, cuya devolución a Marruecos es rápida y prácticamente segura. “Pueden producirse episodios de tensión y cualquier tipo de problemas”, alerta.

Al mismo tiempo, explica, esta situación hace que los barcos de rescate queden inmovilizados durante largas esperas sin poder seguir rescatando. “No pasa sólo por la noche. Muchas veces llegamos a puerto y tenemos que esperar varias horas allí hasta que hay sitio para desembarcar. Son horas que estas personas, recién sacadas del mar en una situación de riesgo, pasan en la cubierta expuestos a altas temperaturas. Lo único que podemos haces es poner una lona para tapar el sol”, afirma. De la misma forma, Capa denuncia que las tripulaciones apenan tienen tiempo para descansar antes del próximo turno debido a estos contratiempos.

El Gobierno prepara un centro amplio en Algeciras

El Gobierno central anunció esta semana que ha desarrollado un plan de choque para hacer frente a esta situación que se traducirán en más fondos para la acogida y la ayuda humanitaria que gestionan las ONG, aunque sin precisar plazos ni cifras. Acusa al Gobierno de Rajoy de falta de previsión ante un fenómeno que se veía venir desde hace varios años y lamenta que las partidas presupuestarias ya están cerradas.

Sindicatos policiales también ha denunciado la falta de personal y de espacios para cumplir los protocolos de extranjería. Por eso, el Gobierno trabaja desde hace días en la preparación de una centro de recepción de migrantes en Campo de Gibraltar que el Gobierno denomina “Centro de Atención de Extranjeros (CATE)”.

Según explican fuentes de la Delegación del Gobierno de Andalucía, se trata de unas instalaciones en el puerto de Algeciras en las que la Unidad Militar de Emergencias está instalando unas 300 literas separadas por celosías para los recién llegados. Estará custodiado por agentes de policía y Guardia Civil, tendrá comedor, duchas y atención de ONG, aunque aún no hay un plazo exacto de cuándo empezará a funcionar. Con este dispositivo, el Gobierno espera aliviar el colapso de comisarías y pabellones deportivos.

Globedia
El diario colaborativo

CGT denuncia que los barcos de Salvamento Marítimo no pueden descargar personas ante el colapso de los puertos andaluces

El María Zambrano, remolcador de Salvamento Marítimo, mantiene a bordo a decenas de personas rescatadas ante el colapso de los puertos

26/07/2018 20:00

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha denunciado que los barcos de Salvamento Marítimo, como las salvamares y guardamares, están totalmente desbordados ante la gran cantidad de rescates que se están dando en el mar en estos momentos.

El buque María Zambrano de Algeciras mantiene a las personas rescatadas a bordo, utilizándose esta embarcación como campamento de emergencia. La tripulación es la que se está encargando en todo momento de atender a estas personas, disponiendo toldos para paliar las altas temperaturas y suministrándoles agua y comida del propio barco.

CGT señala que esta situación se está volviendo más difícil debido a que la Guardia Civil está impidiendo que desembarquen a las personas rescatadas en puertos seguros, como en Algeciras (Cádiz), porque en tierra están colapsados y la coordinación de efectivos es insuficiente para atender a tantos seres humanos.

Las autoridades en tierra, ante este colapso, han pedido a las tripulaciones de Salvamento Marítimo que no utilicen el puerto más cercano, y por lo tanto más seguro, como punto de desembarco de las personas migrantes debido a la falta de espacios y medios suficientes para recibirlas y atenderlas. En este sentido, CGT manifiesta que algunos patrones se han negado a obedecer estas órdenes y están viviéndose situaciones de mucha tensión en el puerto.

CGT advierte que algunos barcos, al no poder dejar a las personas en tierra, han quedado inoperativos y en el caso de producirse cualquier emergencia, como la llegada de más pateras o buques que se encuentren en peligro, no podrán acudir a socorrerlos.

Además, CGT viene denunciando desde hace varias semanas y a través de la campaña #MásManosMásVidas, la necesidad de dotar a las embarcaciones de Salvamento Marítimo de más medios humanos y materiales para hacer frente a la crisis humanitaria que se vive cada día en el mar, con la llegada de miles de personas que huyen de la miseria y de las guerras. CGT continúa demandando más personal para las embarcaciones de Salvamento Marítimo y exige al gobierno del Estado español que deje de mirar hacia otro lado ante esta grave crisis humanitaria que se está dando en nuestras costas.

COPE

CGT dice barcos de Salvamento no descargan a personas por colapso de puertos

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha denunciado que los barcos de Salvamento Marítimo no pueden descargar a las personas rescatadas del mar ante el colapso de los puertos andaluces por la gran cantidad de rescates de los últimos días.

26 jul 2018 - 20:27

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha denunciado que los barcos de Salvamento Marítimo no pueden descargar a las personas rescatadas del mar ante el colapso de los puertos andaluces por la gran cantidad de rescates de los últimos días.

Según una nota del sindicato, el buque María Zambrano, de Salvamento Marítimo, mantiene a las personas rescatadas a bordo en el puerto de Algeciras (Cádiz) y se usa como campamento de emergencia.

La tripulación se encarga en todo momento de atender a los inmigrantes, disponiendo toldos para paliar las altas temperaturas y suministrando agua y comida del barco.

CGT ha señalado que “esta situación se está volviendo más difícil debido a que la Guardia Civil está impidiendo que desembarquen

a las personas rescatadas en puertos seguros como en Algeciras porque en tierra están colapsados y la coordinación de efectivos es insuficiente para atender a tantos seres humanos".

Según el sindicato, las autoridades en tierra, ante este colapso, han pedido a las tripulaciones de Salvamento Marítimo que no utilicen el puerto más cercano, y por lo tanto más seguro, como punto de desembarco de las personas debido a la falta de espacios y medios suficientes para recibirlas y atenderlas.

CGT ha indicado que algunos patrones se han negado a obedecer estas órdenes y están viviéndose situaciones de mucha tensión en el puerto y que algunos barcos, al no poder dejar a las personas en tierra, han quedado inoperativos y en el caso de producirse cualquier emergencia, como la llegada de más pateras o buques que se encuentren en peligro, no podrán acudir a socorrerlos.

Además, CGT ha denunciado desde hace varias semanas y a través de la campaña #MásManosMásVidas "la necesidad de dotar a las embarcaciones de Salvamento Marítimo de más medios humanos y materiales para hacer frente a la crisis humanitaria que se vive cada día en el mar, con la llegada de miles de personas que huyen de la miseria y de las guerras".

"CGT continúa demandando más personal para las embarcaciones de Salvamento Marítimo y exige al gobierno del Estado español que deje de mirar hacia otro lado ante esta grave crisis humanitaria que se está dando en nuestras costas", según la nota.

EL IMPARCIAL

Salto masivo y violento de 602 inmigrantes en la valla fronteriza de Ceuta

Han atacado a la Guardia Civil con cal viva, palos, cizallas y cócteles molotov.

Jueves 26 de julio de 2018, 20:41h

Un total de 602 inmigrantes han asaltado este jueves de manera violenta la valla fronteriza de Ceuta, empleando cal viva, palos, cizallas, objetos cortantes, esprays como lanzallamas e incluso cócteles molotov, causando heridas de diversa consideración a 22 agentes de la Guardia Civil.

Se trata de la mayor entrada desde Marruecos desde el 28 de mayo de 2014, cuando 500 inmigrantes lograron acceder a Melilla tras saltar la valla fronteriza con el vecino país, en un intento protagonizado por unos 1.000 inmigrantes.

Fuentes de la Delegación del Gobierno han confirmado a EFE que el asalto al perímetro fronterizo de Ceuta comenzó pocos minutos antes de las 07.00 horas por la conocida como finca Berrocal, lugar donde tienen una mayor facilidad para llegar hasta la valla debido a sus zonas ciegas, donde las cámaras no pueden detectarlos.

Las mismas fuentes precisaron que los subsaharianos han empleado una violencia extrema contra los agentes para lograr su objetivo: alcanzar territorio español.

Un total de 22 guardias civiles han resultado heridos, y cinco de ellos han tenido que ser trasladados al Servicio de Urgencias del Hospital Universitario de Ceuta con quemaduras químicas, ojos inflamados, contusiones y trastornos respiratorios.

Además, 132 inmigrantes además han resultado heridos en el asalto y han sido atendidos por los Equipos de Respuesta Inmediata en Emergencias (ERIE) de Cruz Roja Ceuta. Once de ellos han tenido que ser trasladados también al Hospital Universitario para ser atendidos: siete por cortes importantes, tres por fracturas óseas y uno por una luxación.

Hacía meses que no se producía un asalto masivo por el perímetro fronterizo, y la principal vía de acceso a Ceuta desde Marruecos

era la marítima; no en vano los últimos intentos fueron repelidos por las autoridades marroquíes y españolas.

Tras el asalto, la Asociación Española de Guardias Civiles (AEGC) ha denunciado en un comunicado que los inmigrantes "han rociado con cal viva, excrementos y orín" a los agentes y que 22 han sido atendidos por "quemaduras químicas, ojos inflamados, contusiones y trastornos respiratorios".

Esta asociación ha señalado que ya advirtieron de que el anuncio de la retirada de las concertinas de las fronteras de Ceuta y Melilla "iba a traer problemas de seguridad", sin que se pusieran en marcha medidas adicionales como un aumento de la plantilla y más material antidisturbios y de autoprotección. Se pregunta la AEGC "dónde quedan los derechos y la seguridad de los guardias civiles" y critica la "improvisación" con la que se actúa en estos asuntos de seguridad.

La entrada de estos 602 subsaharianos en la ciudad autónoma ha originado que el Centro de Estancia Temporal de Inmigrantes (CETI) vuelva a verse desbordado con cerca de 1.200 personas, más del doble de su capacidad. Ello ha obligado a Defensa a tener que instalar tiendas de campaña para poder dar cobijo a todos estos inmigrantes.

No es la primera vez que esa circunstancia se da en Ceuta, aunque si hacía tiempo que no se veía, ya que, gracias a las continuas salidas programadas de inmigrantes hacia la Península, se había logrado rebajar la masificación de inmigrantes en el CETI hasta una ocupación de poco más de 600 personas.

El presidente de Melilla, Juan José Imbroda, ha mostrado en su perfil de Twitter su "permanente apoyo y solidaridad" a la Guardia Civil tras el "violento asalto" que ha sufrido la valla de Ceuta. Además, ha ironizado al afirmar que quienes han protagonizado este salto masivo eran "600 "pacíficos" inmigrantes ilegales".

Por su parte, la diputada nacional por Melilla y portavoz del PP en la Comisión de Igualdad del Congreso, María del Carmen Dueñas, ha criticado la actitud del Gobierno socialista: "El efecto llamada provocado por la irresponsabilidad y falta de criterio del PSOE en esta materia contrasta con el silencio vergonzante que mantienen", ha afirmado.

Caos en el Estrecho

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha denunciado que los barcos de Salvamento Marítimo no pueden descargar a las personas rescatadas del mar ante el colapso de los puertos andaluces por la gran cantidad de rescates de los últimos días.

Según una nota del sindicato, el buque María Zambrano, de Salvamento Marítimo, mantiene a las personas rescatadas a bordo en el puerto de Algeciras (Cádiz) y se usa como campamento de emergencia.

La tripulación se encarga en todo momento de atender a los inmigrantes, disponiendo toldos para paliar las altas temperaturas y suministrando agua y comida del barco.

CGT ha señalado que "esta situación se está volviendo más difícil debido a que la Guardia Civil está impidiendo que desembarquen a las personas rescatadas en puertos seguros como en Algeciras porque en tierra están colapsados y la coordinación de efectivos es insuficiente para atender a tantos seres humanos".

Según el sindicato, las autoridades en tierra, ante este colapso, han pedido a las tripulaciones de Salvamento Marítimo que no utilicen el puerto más cercano, y por lo tanto más seguro, como punto de desembarco de las personas debido a la falta de espacios y medios suficientes para recibirlas y atenderlas.

CGT ha indicado que algunos patrones se han negado a obedecer estas órdenes y están viviéndose situaciones de mucha tensión en el puerto y que algunos barcos, al no poder dejar a las personas en tierra, han quedado inoperativos y en el caso de producirse cualquier emergencia, como la llegada de más pateras o buques que se encuentren en peligro, no podrán acudir a socorrerlos.

EL MUNDO

El S.O.S. de los trabajadores de Salvamento Marítimo en los puertos andaluces

El uso de embarcaciones para 'almacenar' a los rescatados merma la capacidad de intervención en plena crisis migratoria.

Las tripulaciones reclaman refuerzos humanos y materiales y alertan del riesgo para las personas de trabajar en condiciones límites.

29 julio 2018 12:19

El colapso de los puertos por la llegada masiva de inmigrantes en las últimas horas está obligando a las autoridades a desviar las embarcaciones que participan en los salvamentos a otros destinos más alejados, lo que según las tripulaciones contraviene los protocolos de seguridad y pone en riesgo la vida de las personas.

"No nos dejan descargar a decenas de personas y nos desvían a largas distancias", asegura Ismael Furió, representante sindical de los trabajadores de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar), que lamenta que esa negativa al desembarco de los inmigrantes rescatados pone en peligro sus vidas y las de las tripulaciones.

Tanto los protocolos de seguridad como los medios de los barcos de Salvamento Marítimo están pensados para afrontar rescates de emergencia y el traslado de los rescatados al puerto más cercano. "Pero lo que nos piden ahora es que hagamos labores de transporte de unos puertos a otros y para eso no estamos preparados. Ni siquiera tendríamos salvavidas para todos en caso de sufrir cualquier tipo de problema", advierte este trabajador.

CGT manifiesta que algunos patrones se han negado a obedecer estas órdenes de no acudir a los puertos más cercanos y están viviéndose situaciones de mucha tensión con las torres de control y las autoridades de los puertos.

En las últimas horas se han planteado contratar váteres químicos portátiles para instalarlos en los muelles, por ejemplo, pero todo se deja en manos de unas tripulaciones que están desbordadas y cuya capacidad para gestionar una logística de este tipo es limitada, explica Ismael Furió.

El ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, reconoció este sábado desde Algeciras (Cádiz), que se está produciendo una "situación absolutamente excepcional y extraordinaria" con la llegada de cientos de inmigrantes a diario a las costas andaluzas, si bien ha negado que se esté dando un "colapso" migratorio, porque la situación está "absolutamente controlada y controlable" por parte de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Cruz Roja y otras ONG, así como por los medios que desde el Gobierno se están "implementando".

Diario 16 Mediterráneo

El gobierno permite condiciones infrahumanas para los migrantes

Los equipos de Salvamento Marítimo desbordados y en condiciones laborales pésimas por la gestión gubernamental

29/07/2018

No es un problema generado por el actual gobierno, pero va siendo hora de que deje de ser el "Gobierno bonito" y baje a la arena de las personas, de los seres humanos, y ataje con inmediatez el drama que se está viviendo con la migración en el sur de la península. El gesto efectista del Aquarius para parecer más progresista y humano que nadie de los primeros días de gobierno contrasta con la situación que se está viviendo en aguas del Estrecho y, en concreto, con las gentes de Salvamento Marítimo. No se escucha a Pedro Sánchez decir algo sobre el drama humano y laboral, ni a Fernando Grande Marlaska pasearse por los CIEs o los puertos para conocer de primera mano cómo está la situación. El PP hizo poco o nada pero ya no está en el gobierno y no es tiempo de quejas sino de acciones.

Lo que se viene produciendo esta semana en la zona sur con los migrantes, especialmente en Algeciras pero no únicamente, es un auténtico drama humano. Cientos de personas hacinadas y sin los mínimos humanos. Y no es producto del aumento de la migración en sí, sino del desborde y de la irresponsabilidad en las acciones de quienes tienen mando en plaza. Si el rescate de náufragos, pues no son sino eso los migrantes, excede con mucho las posibilidades de quienes se encuentran en el Estrecho, pero la actuación de los responsables provoca situaciones inhumanas. Según nos han confirmado los barcos (lanchas más bien) de Salvamento Marítimo se

están convirtiendo en CIEs navegantes por inacción de los mandos de las Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado. En Algeciras, el barco de Salvamento María Zambrano está siendo utilizado de barco nodriza para los migrantes. Esto es, tienen a unos 250 migrantes encerrados en el barco y en cuanto bajan 10, 12 o 30, desde Capitanía Marítima ordenan restituir a esas personas con nuevas que van recogiendo.

Los barcos de Salvamento Marítimo son pequeños y no reúnen las condiciones mínimas para ser un refugio de migrantes. De hecho, según nos cuentan desde la propia institución, la Guardia Civil les incorpora desde sus propias patrulleras a migrantes que ellos recogen en alta mar. Pero ahí no acaba la cosa, mientras que los barcos de la Guardia Civil "descargan" a los migrantes-náufragos que han recogido, a los barcos e Salvamento no se les permite para poder utilizarlos en este tipo de maniobras que no les corresponden. Sucede en el barco comentado, o en el Luz de Mar donde había más de 100 migrantes en espera. El recién nombrado Ignacio López Cano debería tomar nota e inmediatamente poner fin a esa situación de hacinamiento e internamiento en barcos.

En el Guardamar Concepción Arenal, por su parte, también hay un centenar de migrantes que están hacinados y sin desembarcar, por lo que están teniendo que hacer sus necesidades en cubierta, en los baños de los tripulantes (que se saturan en una nave de esas dimensiones), o directamente al mar. El peligro de infección aumenta según pasan las horas en esas condiciones infrahumanas. Bien es cierto que, según nos cuentan, las autoridades han decidido alquilar unos váteres químicos para evitar esa situación de insalubridad, pero que demuestra la poca o ninguna intención de acabar con lo que es inhumano y atenta contra los derechos humanos mínimos. Recuerda a las viejas películas de piratas cuando al poner la bandera de viruela ni se acercaban los demás barcos, ni dejaban desembarcar en puerto. Lo mismo pero sólo por el mero hecho de ser personas que buscan una vida mejor. Como pueden ver en las imágenes adjuntas, la Denébola de Salvamento estaba amarrada con 50 personas en su interior durante "horas y horas", y los tripulantes han tenido que improvisar con unas mantas unos toldos para que no les diesen directamente. Eso sí, imaginen el horno que debe ser. Y todo porque Guardia Civil y Policía Nacional no quieren a los migrantes en tierra.

Condiciones de trabajo en Salvamento Marítimo inadmisibles.

Lo primero que hay que decir es que la utilización de los navíos de Salvamento Marítimo como nodrizas o CIEs momentáneos no sólo genera situaciones que contravienen la mínima moral y los derechos humanos, sino que trasladan una responsabilidad de vigilancia y custodia que no les corresponde a los trabajadores. No siendo ni funcionarios del Estado, la Guardia Civil y la Policía Nacional actúan de espaldas a la ley y los fundamentos mínimos de la seguridad del Estado porque son esos cuerpos los que tienen la competencia de vigilancia y custodia, no unos simples civiles que navegan para salva náufragos en el mar. Eso en el mar, no en puerto (o cerca de puerto) como están provocando desde los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado. Que están igualmente desbordados y sin suficientes recursos de todo tipo, pero que no deberían transferir sus competencias a quienes no tienen por qué ejercerlas.

Esta es una de las quejas de la Confederación General del Trabajo (CGT) con la que ha contactado este periódico, pero no es la única. Desde el sindicato de clase las quejas van más allá y las califican de suplementarias al drama humano que visualizan todos los días. De hecho nos cuenta uno de sus representantes que lo que posee Salvamento Marítimo son "barcos pequeños que no tienen condiciones suficientes para tener a los migrantes". Algo que sucede en Ceuta, Estepona, Algeciras y todo el sur peninsular. Quieren recordar que en el buque María Zambrano es "la tripulación la que se está encargando en todo momento de atender a estas personas, disponiendo toldos para paliar las altas temperaturas y suministrándoles agua y comida del propio barco". Porque según parece Cruz Roja se dedica a las personas desembarcadas principalmente.

"Las autoridades en tierra, ante este colapso, han pedido a las tripulaciones de Salvamento Marítimo que no utilicen el puerto más cercano, y por lo tanto más seguro, como punto de desembarco de las personas migrantes debido a la falta de espacios y medios suficientes para recibirlas y atenderlas. En este sentido, CGT manifiesta que algunos patrones se han negado a obedecer estas órdenes y están viviéndose situaciones de mucha tensión en el puerto" cuentan desde el sindicato. Esta situación genera que la mayoría de embarcaciones de Salvamento Marítimo queden inoperativas y sin servicio. Según nos cuentan en la zona de Algeciras en estos momentos hay tres embarcaciones completamente paradas.

Esto demuestra una carencia total de medios materiales y especialmente humanos, generados por la gestión de Zoído y Nieto, los andaluces triunfadores del PP andaluz (imaginen cómo deben ser los perdedores). Los barcos pequeños acuden al rescate apenas con un patrón, un marinero y un maquinista para rescatar pateras con 50 migrantes. Desde CGT piden al gobierno que a la mayor brevedad posible, amplíe la plantilla que se encuentra completamente desbordada. Jornadas de trabajo de más de 12 horas continuas para tan poco personal y en las condiciones en las que se llevan a cabo están deteriorando el servicio y a las propias personas que

trabajan. Además, en unas condiciones laborales inestables. Demasiada interinidad, con empleos fijos que no saben si van a perdurar o se van a modificar las condiciones, con pocos recursos y teniéndose que hacer cargo de situaciones que no les corresponden. Una dejadez por parte del gobierno que no tiene a los trabajadores ni como funcionarios, ni como parte de una empresa pública, en el limbo laboral total. “CGT continúa demandando más personal para las embarcaciones de Salvamento Marítimo y exige al gobierno del Estado español que deje de mirar hacia otro lado ante esta grave crisis humanitaria que se está dando en nuestras costas”.

Por ello, CGT viene denunciando desde hace varias semanas y a través de la campaña #MásManosMásVidas, la necesidad de dotar a las embarcaciones de Salvamento Marítimo de más medios humanos y materiales para hacer frente a la crisis humanitaria que se vive cada día en el mar, con la llegada de miles de personas que huyen de la miseria y de las guerras. Una petición que no sólo es humanitaria, sino también una muestra de apuesta por lo público y por la buena gestión pública. Que los recortes no generen una depauperización del servicio con el consiguiente esfuerzo a costa de la clase trabajadora, que parece que en el Estado también está siendo explotada con sobrecargas laborales.

eldiario.es
Periodismo a pesar de todo

Datos y expertos desmienten que el pico migratorio se deba a un “efecto llamada” por las políticas de Pedro Sánchez

Los datos contradicen el discurso del “efecto llamada” lanzado por el PP, que liga políticas de Sánchez como la acogida del Aquarius, con el aumento de llegadas a las costas españolas.

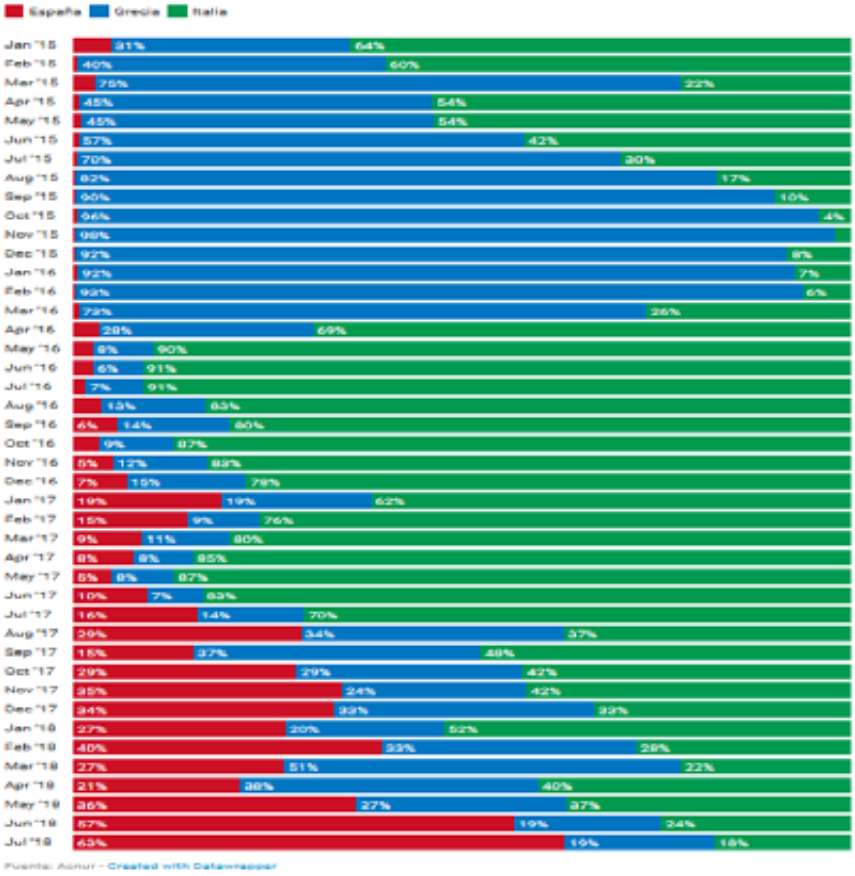
Desde 2016, cada año las llegadas por esta ruta se han ido al menos duplicando hasta alcanzar las cifras actuales.

El cierre de las rutas de Italia y Grecia, así como una posible relajación de Marruecos en el control fronterizo podrían explicar el aumento, dicen los expertos.

28/07/2018 - 20:17h

Cuando una ruta se cierra, otra se abre

Evolución del porcentaje de llegadas mensuales a cada país por la ruta del Mediterráneo desde enero de 2015.



Lo llaman el “fantasma del efecto llamada”. El Partido Popular ha recuperado un discurso alarmista, empleado durante su gobierno para justificar sus duras políticas migratorias, con el objetivo de atacar las últimas medidas del Ejecutivo socialista, como la acogida del Aquarius o la promesa de retirar las concertinas de las vallas fronterizas. El aumento de llegadas a las costas españolas es, claman desde el PP, “responsabilidad del señor Sánchez”. “Está diciendo a las mafias: llevadles a España que allí es muy fácil”, ha sentenciado Javier Maroto, vicesecretario de Organización de la formación.

El diputado ‘popular’ Rafael Hernando lanzaba la misma idea a través de Twitter: “La aparición de ciudadanos de Bangladesh en las costas andaluzas es la evidencia de que el número de Sánchez con el Aquarius, y la demagogia del Gobierno con la inmigración ha cambiado las rutas de las mafias que trafican con seres humanos. Es la irresponsabilidad del Gobierno”. Un enfoque similar se extiende también por determinadas portadas e informaciones publicadas durante los últimos días.

Los datos y los especialistas en migración contradicen la teoría del “efecto llamada”. La supuesta relación entre el aumento de las llegadas de pateras a las costas y las últimas políticas del Gobierno de Pedro Sánchez no se sostiene con las cifras de llegadas registradas durante los últimos meses y años. El incremento de las personas que arriesgan su vida en el mar con la intención de llegar a España se lleva produciendo desde el año 2016, cuando el Partido Popular estaba al frente del Gobierno.

Desde entonces, año tras año, las cifras alcanzaban nuevos récords, siempre inferiores a los números registrados en 2006 a través de Canarias, durante la llamada “crisis de los cayucos”.

Las llegadas a las costas españolas, en máximos desde 2006

Evolución del número de personas llegadas a las costas españolas (sin Ceuta y Melilla) en cada año.

Aquel año, 8.162 personas alcanzaron las costas españolas, casi el doble de las llegadas registradas por la vía marítima en 2015, cuando alcanzaron el sur de España 3.300 migrantes. Comenzaba a despuntar de nuevo la ruta del Estrecho para alcanzar suelo europeo, aunque todavía se encontraba muy lejos de los principales caminos de entrada a Europa, Italia y Grecia. Coincidía con la caída en picado de las entradas a través del Egeo, tras la firma del acuerdo UE-Turquía, y con el refuerzo de cuchillas y malla 'anti-trepa' en las vallas de Ceuta y Melilla. Las entradas a España se movían de la tierra, al mar.

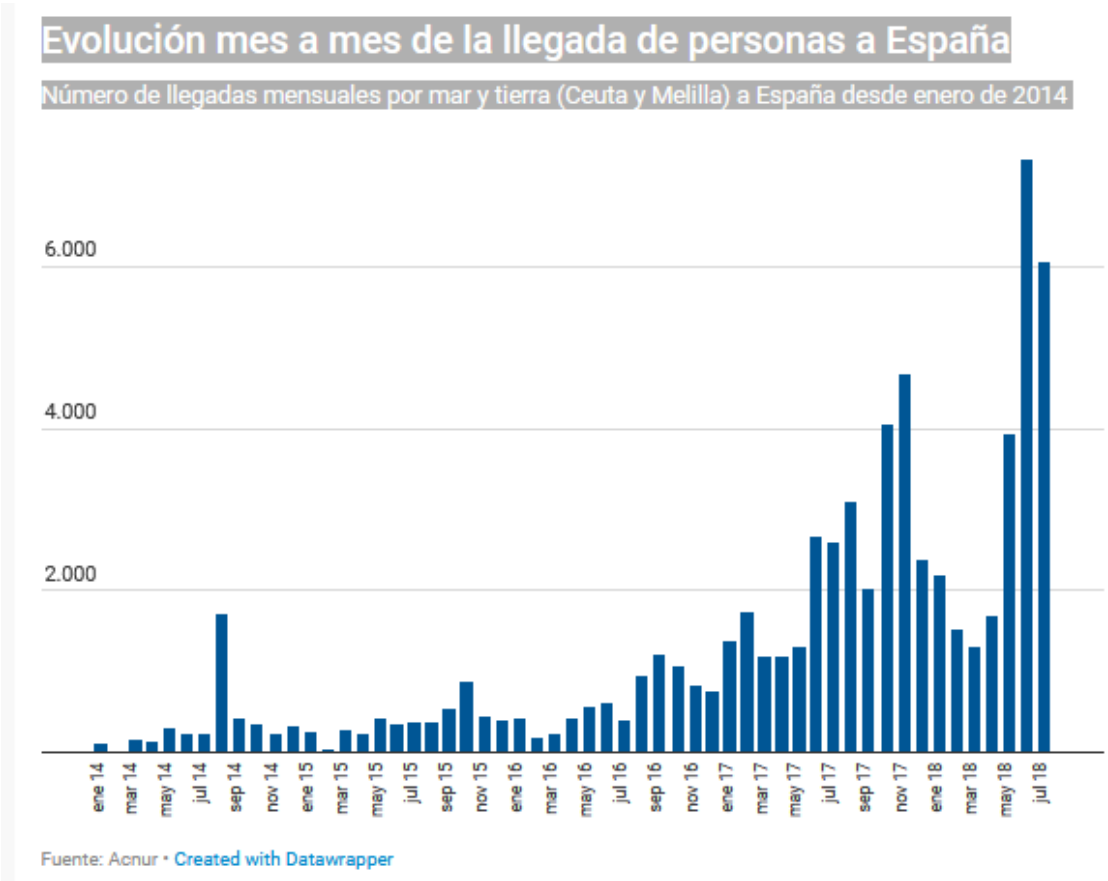
El balance de 2017 concluyó con nuevos récords históricos. Con Mariano Rajoy al frente del Gobierno, las llegadas a través del mar aumentaron en un 63% con respecto al año anterior, según los datos de Acnur. De 8.162 entradas a España por esta vía en 2016, pasaron a 21.103 personas.

Por tierra se mantenían en niveles similares, en 2017, 6.246 migrantes alcanzaron España a través de las vallas de Ceuta y Melilla o cruzando los pasos fronterizos de forma clandestina. El año anterior lo habían hecho 5.932 personas.

A lo largo de 2018, la tendencia al alza se ha mantenido. En lo que va de año, 20.835, personas han alcanzado las costas españolas de forma irregular, según los datos de Acnur. El aumento de llegadas registrado durante este año, al que hacen referencia quienes toman el discurso del efecto llamada como propio, empezó en el mes de junio, el mismo mes en que Pedro Sánchez llegó a La Moncloa. Sin embargo, los expertos recuerdan que el tiempo que suelen dedicar los migrantes a realizar la ruta por África, imposibilita que las razones de este aumento tengan que ver con el cambio de Gobierno o las políticas que Pedro Sánchez comenzase a anunciar en sus primeros días como presidente.

Evolución mes a mes de la llegada de personas a España

Número de llegadas mensuales por mar y tierra (Ceuta y Melilla) a España desde enero de 2014



Los migrantes no recorren la ruta tan rápido

"Los migrantes y refugiados cuando hacen la travesía no tardan dos días. Hablar de un 'efecto llamada' con tan poco margen, no tiene sentido. En el caso de que alguien se hubiese enterado de la acogida del Aquarius, tardarían en llegar al menos unas cuantas semanas o meses. Pero el pico en las llegadas empezó justo durante aquel fin de semana", explica Sergio Maydeu-Olivares, consultor y analista sobre desarrollo y conflictos armados.

Además, enfatiza, las cifras registradas durante este año demuestran la desvinculación de uno y otro hecho: "Hay que ver los datos. Cuando el Gobierno aceptó recibir el Aquarius, los datos ya decían que se estaba produciendo un aumento de las llegadas de migrantes y refugiados desde las costas de Marruecos. Eso es un hecho claro que no hay una correlación directa con las políticas y las entradas", apunta el analista internacional.

Fuentes de Interior niegan a eldiario.es que se esté produciendo ese "efecto llamada", recordando la tendencia migratoria al alza registrada en los últimos años. "Las llegadas empezaron a ascender en 2013. A partir de 2016 lo han hecho de una forma más notable. Este mismo año se ha experimentado un fuerte incremento antes del cambio de Gobierno", detallan desde el Ministerio. Según sostienen, el pico experimentado en los últimos meses se debe a "diferentes factores de gran complejidad", entre los que destacan el

buen tiempo propio del verano, la disminución de las llegadas a través de las rutas de Grecia e Italia tras la formalización de acuerdos europeos, entre otros.

Sin embargo, las mismas fuentes también indican que "las redes de tráfico de personas pueden tergiversar determinados mensajes o lanzar informaciones falsas sobre el nuevo gobierno con el objetivo de lucrarse de la desesperación de los migrantes". Por esta razón, defienden que es necesario "cuidar el discurso lanzado desde las instituciones sobre asuntos migratorios".

El cierre de las otras dos grandes rutas a Europa

En los círculos especializados en migraciones se venía esperando desde hace años un aumento considerable del flujo migratorio a través de España. Tras el acuerdo UE-Turquía, que selló la ruta del Egeo experimentando un descenso radical de las llegadas, los focos se dividían en dos caminos: Libia-Italia y Marruecos-España.

A medida que la Unión Europea e Italia alcanzaban un acuerdo con Libia y aumentaban su cooperación con la supuesta guardia costera libia, las cifras de personas embarcadas en el Mediterráneo Central descendían. Si en 2017, 119.369 personas habían alcanzado las costas italianas a través de esta ruta, la más mortífera de todas, este año lo han hecho 18.243 migrantes.

Mientras las entradas a Italia comenzaban a caer (el descenso se inició en 2017, año en el que se fraguó el acuerdo entre el país europeo y Libia), la ruta Marruecos-España se iba aproximando al Mediterráneo Central como primera puerta de entrada a Europa. La historia de las migraciones lo dice: si un camino se cierra, otro se abrirá.

"Si solo hay tres entradas y se cierran dos, solo te queda una. Si se acaba Libia y Turquía, la única que está abierta es España. Es lógico el aumento", considera el experto Maydeu-Olivares. La Comisión Española de Ayuda al Refugiado (CEAR) realiza el mismo análisis. "España se ha convertido, desde el pasado mes de junio, en la principal ruta de personas migrantes y refugiadas por mar a Europa. Sin embargo, esto se debe en gran medida a que el número de entradas en Italia y Grecia ha descendido notablemente", han recordado a través de un comunicado.

"Las políticas europeas les empuja a nuevas rutas"

"Desde Europa se están poniendo cada vez más obstáculos para la llegada de las personas migrantes y refugiadas mediante la firma de acuerdos con países como Turquía o Libia, basados en la externalización de fronteras, países donde no se respetan los derechos humanos y está obligando a las personas que huyen a buscar nuevas vías de acceso a Europa", han explicado desde CEAR, organización que también hacen referencia a las últimas trabas impuestas por Italia y Malta al desembarco de migrantes rescatados en alta mar.

"La política de cierre de puertos, que incumplen así sus obligaciones de auxilio en el mar, y los continuos obstáculos a los barcos de rescate en el Mediterráneo central está provocando que las personas busquen rutas alternativas para poner a salvo sus vidas", han alertado desde la ONG especializada en asilo.

La falta de vías legales de entrada a la Unión Europea es otra de las razones destacadas por las organizaciones en defensa de los derechos humanos. La inexistencia de canales seguros para quienes huyen de la miseria y la persecución les empuja a dejarse en manos de traficantes de personas y arriesgar su vida en el intento, denuncian.

El papel de Marruecos

Otro aspecto clave citado por los especialistas al explicar el aumento del flujo migratorio a través de España es el papel de Marruecos. Mientras los gobiernos de los otros dos países de tránsito claves en las rutas empleadas por los migrantes para llegar a la Europa, Turquía y Libia, están aumentando el control en sus costas a cambio de financiación europea, el Reino alauí parece haberse "relajado" en esta tarea, coincidiendo con un aumento de la inestabilidad en el país.

"Las revueltas en el Rif así como el uso de las migraciones como elemento de presión en las negociaciones entre Marruecos con España y la UE podrían estar favoreciendo una relajación en las medidas de control migratorio marroquí", señalan desde la CEAR.

"Todas las protestas sociales en el Rif pueden haber forzado al Gobierno marroquí a hacer un cambio en cuestiones de seguridad. Ahora la gestión de sus fronteras con España no es uno de sus principales problemas, teniendo en cuenta sus problemas internos y el aumento de la tensión con Argelia", analiza el experto en desarrollo y conflictos internacionales.

Desde el Ejecutivo español ya se está presionando a los líderes europeos para conseguir una mayor cooperación con Marruecos para que aumente el control de sus costas, lo que suele llevar de la mano una dotación de financiación por parte de la Unión Europea.

europa press

CGT pide a Ábalos que no "ignore" los problemas de Salvamento Marítimo y aporte más medios y personal

Madrid, 28/07/2018 12:15:36

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha solicitado una reunión con el ministro de Fomento, José Luis Ábalos, para pedirle

que no “ignore” los problemas por los que atraviesa Salvamento Marítimo y dote a la entidad de más personal y medios materiales.

“La situación en la que se encuentra este ente público no puede ignorarse más por quienes tienen la posibilidad de poner en marcha soluciones”, ha manifestado la CGT en un comunicado, en el que asegura que la falta de medios de Salvamento Marítimo está empezando a “incidir en la eficacia” de este servicio.

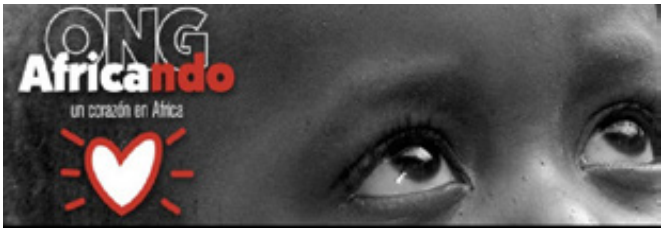
Con esta reunión, el sindicato quiere hacer llegar al ministro una serie de inquietudes del colectivo de la entidad que están relacionadas con las carencias de medios humanos y materiales, pero también “aportar posibles soluciones a estos problemas”.

Reclamaciones para asegurar la eficacia

Según la CGT, entre las cuestiones a tratar con Ábalos están “la integración del personal de Remolmar, la ausencia de procesos de selección en los nuevos ingresos basados en los principios de publicidad, capacidad, mérito e igualdad, y la urgente y necesaria renovación de la flota y medios humanos y materiales en Salvamento Marítimo”. También recuerda que “el desarrollo de un buen plan de formación es imprescindible para asegurar la eficacia de la función de este servicio público”.

De forma paralela a la petición de esta reunión, el sindicato ha puesto en marcha una campaña en redes sociales, llamada #MásManosMásVidas, con la que pretende “visibilizar las condiciones en las que realizan su trabajo las tripulaciones de Salvamento Marítimo y el drama diario de la inmigración”.

“Es urgente buscar soluciones que se basen en la solidaridad y el apoyo mutuo”, afirma la CGT, que recuerda que “el fin con el que se creó hace 25 años Salvamento Marítimo es el de preservar la vida humana en la mar, cumpliendo con los compromisos internacionales y demostrando el valor humano de quienes desempeñan estas labores de rescate”.



Salvamento Marítimo: CGT solicita reunión con ministro de Fomento para tratar condiciones

CGT considera que la situación en la que se encuentra este ente público no puede ignorarse más por quienes tienen la posibilidad de poner en marcha soluciones

29 julio 2018

La Confederación General del Trabajo (CGT) solicitó el pasado 25 de julio una reunión con el nuevo ministro de Fomento, José Luis Ábalos, para tratar una serie de cuestiones importantísimas que empiezan a incidir en la eficacia del servicio público de Salvamento Marítimo y que pone en cuestión el futuro del mismo.

Con esta reunión, la organización anarcosindicalista quiere hacerle llegar una serie de inquietudes del colectivo que están relacionadas con las carencias de medios humanos y materiales. Del mismo modo, desde este sector, también se pretende aportar posibles soluciones a estos problemas, fruto del análisis realizado por las personas trabajadoras en este ente público.

Entre las cuestiones a tratar con el responsable del ministerio de Fomento del nuevo gobierno socialista, están la integración del personal de Remolmar, la ausencia de procesos de selección en los nuevos ingresos basados en los principios de publicidad, capacidad, mérito e igualdad, y la urgente y necesaria renovación de la flota y medios humanos y materiales en Salvamento Marítimo. En este sentido, CGT también ha querido recordar que el desarrollo de un buen plan de formación es imprescindible para asegurar la eficacia de la función de este servicio público.

CGT, de forma paralela a la petición de esta reunión con el ministro José Luis Ábalos, ha puesto en marcha una campaña en redes sociales, llamada #MásManosMásVidas, con la que pretende visibilizar las condiciones en las que realizan su trabajo las tripulaciones de Salvamento Marítimo y el drama diario de la inmigración.

CGT considera que es urgente buscar soluciones que se basen en la solidaridad y el apoyo mutuo, y recuerda que el fin con el que se creó hace 25 años Salvamento Marítimo es el de preservar la vida humana en la mar, cumpliendo con los compromisos internacionales y demostrando el valor humano de quienes desempeñan estas labores de rescate.

AraInfo
Diario Libre d'Aragón ■ Fundau en 2010

CGT solicita una reunión con el ministro de Fomento para tratar las condiciones actuales en Salvamento Marítimo

El sindicato pone marcha una campaña en redes sociales, llamada #MásManosMásVidas, con la que pretende "visibilizar las condiciones en las que realizan su trabajo las tripulaciones de Salvamento Marítimo y el drama diario de la inmigración".

La Confederación General del Trabajo (CGT) solicitó el pasado 25 de julio una reunión con el nuevo ministro de Fomento, José Luis Ábalos, para tratar una serie de cuestiones "importantísimas que empiezan a incidir en la eficacia del servicio público de Salvamento Marítimo y que pone en cuestión el futuro del mismo".

Con esta reunión, la organización anarcosindicalista quiere hacer llegar a Ábalos "una serie de inquietudes del colectivo que están relacionadas con las carencias de medios humanos y materiales". Del mismo modo, también se pretende "aportar posibles soluciones a estos problemas, fruto del análisis realizado por las personas trabajadoras en este ente público".

Entre las cuestiones a tratar con el responsable del ministerio de Fomento del nuevo gobierno socialista, están la integración del personal de Remolmar, la ausencia de procesos de selección en los nuevos ingresos basados en los principios de publicidad, capacidad, mérito e igualdad, y "la urgente y necesaria renovación de la flota y medios humanos y materiales en Salvamento Marítimo".

En este sentido, CGT también ha querido recordar que el desarrollo de un buen plan de formación es imprescindible para asegurar la eficacia de la función de este servicio público.

CGT, de forma paralela a la petición de esta reunión con el ministro José Luis Ábalos, ha puesto en marcha una campaña en redes sociales, llamada #MásManosMásVidas, con la que pretende "visibilizar las condiciones en las que realizan su trabajo las tripulaciones de Salvamento Marítimo y el drama diario de la inmigración".

CGT considera que es urgente "buscar soluciones que se basen en la solidaridad y el apoyo mutuo", y recuerda que "el fin con el que se creó hace 25 años Salvamento Marítimo es el de preservar la vida humana en la mar, cumpliendo con los compromisos internacionales y demostrando el valor humano de quienes desempeñan estas labores de rescate".

tercera 3 INFORMACIÓN

CGT denuncia que los barcos de Salvamento Marítimo no pueden descargar personas ante el colapso de los puertos andaluces

El María Zambrano, remolcador de Salvamento Marítimo, mantiene a bordo a decenas de personas rescatadas ante el colapso de los puertos.

Actualidad Redacción 27/07/2018

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha denunciado que los barcos de Salvamento Marítimo, como las salvamares y guardamares, están totalmente desbordados ante la gran cantidad de rescates que se están dando en el mar en estos momentos.

El buque María Zambrano de Algeciras mantiene a las personas rescatadas a bordo, utilizándose esta embarcación como campamento de emergencia. La tripulación es la que se está encargando en todo momento de atender a estas personas, disponiendo toldos para paliar las altas temperaturas y suministrándoles agua y comida del propio barco.

CGT señala que esta situación se está volviendo más difícil debido a que la Guardia Civil está impidiendo que desembarquen a las personas rescatadas en puertos seguros, como en Algeciras (Cádiz), porque en tierra están colapsados y la coordinación de efectivos es insuficiente para atender a tantos seres humanos.

Las autoridades en tierra, ante este colapso, han pedido a las tripulaciones de Salvamento Marítimo que no utilicen el puerto más cercano, y por lo tanto más seguro, como punto de desembarco de las personas migrantes debido a la falta de espacios y medios suficientes para recibirlas y atenderlas. En este sentido, CGT manifiesta que algunos patrones se han negado a obedecer estas órdenes y están viviéndose situaciones de mucha tensión en el puerto.

CGT advierte que algunos barcos, al no poder dejar a las personas en tierra, han quedado inoperativos y en el caso de producirse

cualquier emergencia, como la llegada de más pateras o buques que se encuentren en peligro, no podrán acudir a socorrerlos.

Además, CGT viene denunciando desde hace varias semanas y a través de la campaña #MásManosMásVidas, la necesidad de dotar a las embarcaciones de Salvamento Marítimo de más medios humanos y materiales para hacer frente a la crisis humanitaria que se vive cada día en el mar, con la llegada de miles de personas que huyen de la miseria y de las guerras.

CGT continúa demandando más personal para las embarcaciones de Salvamento Marítimo y exige al gobierno del Estado español que deje de mirar hacia otro lado ante esta grave crisis humanitaria que se está dando en nuestras costas.

COPE

CGT dice barcos de Salvamento no descargan a personas por colapso de puertos

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha denunciado que los barcos de Salvamento Marítimo no pueden descargar a las personas rescatadas del mar ante el colapso de los puertos andaluces por la gran cantidad de rescates de los últimos días.

26 julio 2018 - 20:27

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha denunciado que los barcos de Salvamento Marítimo no pueden descargar a las personas rescatadas del mar ante el colapso de los puertos andaluces por la gran cantidad de rescates de los últimos días.

Según una nota del sindicato, el buque María Zambrano, de Salvamento Marítimo, mantiene a las personas rescatadas a bordo en el puerto de Algeciras (Cádiz) y se usa como campamento de emergencia.

La tripulación se encarga en todo momento de atender a los inmigrantes, disponiendo toldos para paliar las altas temperaturas y suministrando agua y comida del barco.

CGT ha señalado que "esta situación se está volviendo más difícil debido a que la Guardia Civil está impidiendo que desembarquen a las personas rescatadas en puertos seguros como en Algeciras porque en tierra están colapsados y la coordinación de efectivos es insuficiente para atender a tantos seres humanos".

Según el sindicato, las autoridades en tierra, ante este colapso, han pedido a las tripulaciones de Salvamento Marítimo que no utilicen el puerto más cercano, y por lo tanto más seguro, como punto de desembarco de las personas debido a la falta de espacios y medios suficientes para recibirlas y atenderlas.

CGT ha indicado que algunos patrones se han negado a obedecer estas órdenes y están viviéndose situaciones de mucha tensión en el puerto y que algunos barcos, al no poder dejar a las personas en tierra, han quedado inoperativos y en el caso de producirse cualquier emergencia, como la llegada de más pateras o buques que se encuentren en peligro, no podrán acudir a socorrerlos.

Además, CGT ha denunciado desde hace varias semanas y a través de la campaña #MásManosMásVidas "la necesidad de dotar a las embarcaciones de Salvamento Marítimo de más medios humanos y materiales para hacer frente a la crisis humanitaria que se vive cada día en el mar, con la llegada de miles de personas que huyen de la miseria y de las guerras".

"CGT continúa demandando más personal para las embarcaciones de Salvamento Marítimo y exige al gobierno del Estado español que deje de mirar hacia otro lado ante esta grave crisis humanitaria que se está dando en nuestras costas", según la nota.

Los barcos de Salvamento Marítimo colapsados ante la desidia del régimen

El María Zambrano, remolcador de Salvamento Marítimo, mantiene a bordo a decenas de personas rescatadas

29/07/2018

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha denunciado que los barcos de Salvamento Marítimo, como las salvamares y guardamares, están totalmente desbordados ante la gran cantidad de rescates que se están dando en el mar en estos momentos.

El buque María Zambrano de Algeciras mantiene a las personas rescatadas a bordo, utilizándose esta embarcación como campamento de emergencia. La tripulación es la que se está encargando en todo momento de atender a estas personas, disponiendo toldos para paliar las altas temperaturas y suministrándoles agua y comida del propio barco.

CGT señala que esta situación se está volviendo más difícil debido a que la Guardia Civil está impidiendo que desembarquen a las personas rescatadas en puertos seguros, como en Algeciras (Cádiz), porque en tierra están colapsados y la coordinación de efectivos es insuficiente para atender a tantos seres humanos.

Las autoridades en tierra, ante este colapso, han pedido a las tripulaciones de Salvamento Marítimo que no utilicen el puerto más cercano, y por lo tanto más seguro, como punto de desembarco de las personas migrantes debido a la falta de espacios y medios suficientes para recibirlas y atenderlas. En este sentido, CGT manifiesta que algunos patrones se han negado a obedecer estas órdenes y están viviéndose situaciones de mucha tensión en el puerto.

CGT advierte que algunos barcos, al no poder dejar a las personas en tierra, han quedado inoperativos y en el caso de producirse cualquier emergencia, como la llegada de más pateras o buques que se encuentren en peligro, no podrán acudir a socorrerlos.

Además, CGT viene denunciando desde hace varias semanas y a través de la campaña #MásManosMásVidas, la necesidad de dotar a las embarcaciones de Salvamento Marítimo de más medios humanos y materiales para hacer frente a la crisis humanitaria que se vive cada día en el mar, con la llegada de miles de personas que huyen de la miseria y de las guerras.

CGT continúa demandando más personal para las embarcaciones de Salvamento Marítimo y exige al gobierno del Estado español que deje de mirar hacia otro lado ante esta grave crisis humanitaria que se está dando en las costas españolas.

EL IMPARCIAL

Indignación de la Guardia Civil por la política migratoria del Gobierno

Los centros de acogida de inmigrantes, saturados por el aluvión de pateras que llegan a nuestras costas tras el 'efecto llamada' del Aquarius.

sábado 28 de julio de 2018, 09:53h

La llegada de inmigrantes a España no cesa. De hecho, nos hemos convertido en el país europeo que más irregulares recibe: 23.993 este año, según los datos del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados. Desde que el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, aceptara habilitar un puerto para el Aquarius, la situación migratoria se ha complicado y ya han cruzado la frontera en lo que va de año más inmigrantes que todo el 2017, cuando la cifra era de 16.678 personas.

El peor momento de esta crisis migratoria se vivió el pasado jueves cuando un total de 602 subsaharianos saltaron de manera violenta la valla fronteriza de Ceuta. "En todos los años que llevo de servicio jamás me he enfrentado a algo así", cuenta uno de los guardias civiles que presenciaron esta llegada masiva. Entonces, los irregulares lanzaron cal viva, excrementos así como emplearon palos, cizallas e incluso cócteles molotov para disuadir a los agentes y lograr su objetivo. Un total de 22 guardias civiles resultaron heridos y el Gobierno aún no se ha interesado por su estado de salud.

Se trata de la mayor entrada desde Marruecos desde el 28 de mayo de 2014, cuando 500 inmigrantes lograron acceder a Melilla

Cuentan las autoridades que el asalto estaba "perfectamente" organizado y que los medios para hacer frente a situaciones como esta son insuficientes ya que no están autorizados para utilizar los medios "más efectivos" que poseen. En este sentido, explican, que solo pueden defenderse con sprays y pelotas de goma.

¿La solución del Ejecutivo al respecto? ¿Reforzar las vallas? No exactamente. El ministro de Interior, Fernando Grande-Marlaska, ha planteado por el contrario eliminar las concertinas. Sin embargo, todavía no ha dado a conocer la fecha en que se llevará a cabo esta medida como tampoco ha explicado cuál será la alternativa.

La Asociación Española de Guardias Civiles (AEGC) se pregunta ahora "dónde quedan los derechos y la seguridad de los guardias civiles" y critica la "improvisación" con la que se actúa en estos asuntos de seguridad.

La entrada de estos 602 subsaharianos en Ceuta originó que el Centro de Estancia Temporal de Inmigrantes (CETI) se viese desbordado con cerca de 1.200 personas, más del doble de su capacidad.

Es por ello que los servicios de atención se ven igualmente saturados, principalmente en el Estrecho. Salvamento Marítimo ha denunciado también la falta de personal para afrontar la situación porque no pueden desembarcar a las personas rescatadas del mar ante el colapso de los puertos andaluces tras la gran cantidad de rescates de los últimos días.

La Confederación General del Trabajo (CGT) dice por su parte que están viviéndose situaciones de mucha tensión en el puerto y que algunos barcos, al no poder dejar a las personas en tierra, han quedado inoperativos y en el caso de producirse cualquier emergencia, como la llegada de más pateras o buques que se encuentren en peligro, no podrán acudir a socorrerlos.

Así, el 'efecto llamada' se ha convertido en un hecho aunque el Gobierno de Sánchez se empeñe en negarlo continuamente.

CGT denuncia que los barcos de Salvamento Marítimo no pueden desembarcar personas ante el colapso de los puertos andaluces

El María Zambrano, remolcador de Salvamento Marítimo, mantiene a bordo a decenas de personas rescatadas ante el colapso de los puertos.

27 julio 2018

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha denunciado que los barcos de Salvamento Marítimo, como las salvamares y guardamares, están totalmente desbordados ante la gran cantidad de rescates que se están dando en el mar en estos momentos.

El buque María Zambrano de Algeciras mantiene a las personas rescatadas a bordo, utilizándose esta embarcación como campamento de emergencia. La tripulación es la que se está encargando en todo momento de atender a estas personas, disponiendo toldos para paliar las altas temperaturas y suministrándoles agua y comida del propio barco.

CGT señala que esta situación se está volviendo más difícil debido a que la Guardia Civil está impidiendo que desembarquen a las personas rescatadas en puertos seguros, como en Algeciras (Cádiz), porque en tierra están colapsados y la coordinación de efectivos es insuficiente para atender a tantos seres humanos.

Las autoridades en tierra, ante este colapso, han pedido a las tripulaciones de Salvamento Marítimo que no utilicen el puerto más cercano, y por lo tanto más seguro, como punto de desembarco de las personas migrantes debido a la falta de espacios y medios suficientes para recibirlas y atenderlas. En este sentido, CGT manifiesta que algunos patrones se han negado a obedecer estas órdenes y están viviéndose situaciones de mucha tensión en el puerto.

CGT advierte que algunos barcos, al no poder dejar a las personas en tierra, han quedado inoperativos y en el caso de producirse cualquier emergencia, como la llegada de más pateras o buques que se encuentren en peligro, no podrán acudir a socorrerlos.

Además, CGT viene denunciando desde hace varias semanas y a través de la campaña #MásManosMásVidas, la necesidad de dotar a las embarcaciones de Salvamento Marítimo de más medios humanos y materiales para hacer frente a la crisis humanitaria que se vive cada día en el mar, con la llegada de miles de personas que huyen de la miseria y de las guerras.

CGT continúa demandando más personal para las embarcaciones de Salvamento Marítimo y exige al gobierno del Estado español que deje de mirar hacia otro lado ante esta grave crisis humanitaria que se está dando en nuestras costas.

eldiario.es
Periodismo a pesar de todo

La realidad de la frontera sur desmiente al ministro Grande-Marlaska: colapso en la acogida de migrantes

Las personas rescatadas de las pateras, ya en puerto, tienen que hacer sus necesidades en bolsas en cubierta o compartir los baños de los tripulantes, denuncian desde el comité de empresa de Salvamento Marítimo.

"Aquí vemos que todo lo del Aquarius se arregló en dos días", lamenta el coordinador del Campo de Gibraltar del Sindicato Unificado de Policía.

Cruz Roja Almería alerta de que "no hay centros de acogida suficientes" para los migrantes.

Los rescatados este año en las costas andaluzas alcanzan los 22.000 y superan ya el valor de todo 2017.

30/07/2018 - 22:20h

La situación "absolutamente controlada y controlable" ante la llegada de migrantes por parte de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Cruz Roja y otras ONG dibujada por el ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, durante su visita del sábado a Algeciras (Cádiz) no parece tal a tenor de diversos testimonios recabados por eldiario.es Andalucía. Ni lo que mantiene el Gobierno español ni "millones de africanos" como dice Pablo Casado, pero la frontera sur de Europa, localizada en Andalucía en su extremo occidental, soporta una coyuntura particular que no ofrece la acogida que sería más deseable para personas que arriesgan su vida lanzándose al mar.

"El desborde no solo existe sino que se ha ido agravando a unas cotas increíbles. La Policía y la Guardia Civil nos impide descargar a las personas que rescatamos y utilizan nuestros barcos como centros de acogida que no están preparados ni mucho menos para ello", denuncia Ismael Furió, presidente del comité de empresa de la sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar), dependiente del Ministerio de Fomento. Cierto es que los migrantes rescatados este año en las costas andaluzas alcanzan los 22.000 y superan ya el valor de todo 2017 pero no se corresponden con la desproporción del discurso alarmista del PP.

Grande-Marlaska se negó a hablar de colapso migratorio pero "la situación roza lo grotesco", puntualiza el representante de los trabajadores, de la CGT, al aludir a los barcos de salvamento en la provincia de Cádiz. "Llevamos cinco días con más de un centenar de personas en cubierta en el remolcador María Zambrano en Algeciras. No hay aseos ni duchas. Llevamos semanas pidiendo unos wc públicos aunque sea, pero el Ministerio dice que ni eso. La Policía no viene, nos amenazan con no poder salir. Al final, no están pasando el marrón a los tripulantes. La dirección de la empresa no ha hecho caso y tenemos 30 casos de sarna declarados. Hablando mal y pronto, cagan en una bolsa de basura que les damos, tapados con una manta en cubierta y la tiran al mar. Esto está pensado para que vivan ocho y aquí hay un camping gas para dar de comer a cien personas. Estamos desbordados".

Más allá de los 1.800 migrantes que se encuentran en pabellones de Algeciras, Los Barrios, Barbate, Cádiz, Jerez y San Roque, el relato de este tripulante, lejano a una acogida medianamente digna, coincide con el anuncio del Gobierno de activar 3,4 millones de euros repartidos en varios conceptos para la puesta en marcha del nuevo Centro de Recepción de Inmigrantes ubicado en las instalaciones de San Roque (Cádiz) a través del que se pretende reforzar la atención de los migrantes que llegan a las costas españolas. Mientras, el remolcador María Zambrano, la guardamar Concepción Arenal y otras dos salvamares están "amarrados e inoperativos". "Las otras unidades tienen que ir absorbiendo esa carga de trabajo", destaca Furió, que relata lesiones en el personal debido al esfuerzo de "rescate a pulso" de los migrantes de las pateras y el hecho de que tengan que protegerlos del sol con toldos en el propio puerto "con un tenderete como si esto fuera Somalia".

Según dijo el delegado del Gobierno en Andalucía en una entrevista con este periódico, existe un plan de contingencia y "se aplica a todas horas, todos los días. Distinto es que en momentos puntuales, como estos días, nos veamos desbordados. En el 80 o 90% de ocasiones, la realidad está por debajo del plan de contingencia, salvo en algunos momentos de picos en los que nos vemos desbordados", señaló Alfonso Rodríguez Gómez de Celis. Estas son las últimas imágenes que ha difundido CGT Salvamento:"El volumen que hay es muy grande", asevera Manuel Capa, delegado sindical de Sasemar y también tripulante que atiende a este periódico de viaje de Almería a Algeciras. "Tenemos varias lanchas inoperativas de Algeciras, Ceuta y Estepona. En los barcos donde están los inmigrantes no tenemos apoyo ni de Guardia Civil ni de Policía ni de Cruz Roja. Las tripulaciones se tienen que hacer cargo de estas personas y no están descansando nada", apuntando a una intención por parte de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado para potenciar sus reivindicaciones laborales.

"A día de hoy, un pesquero se hunde y no hay lancha para atenderlo, porque no nos sacan del barco a los inmigrantes", sentencia. La situación en Almería es "distinta", añade, porque la llegada de pateras es menor pero con "mucha más gente", a mayor distancia de la costa española, al sur de la Isla de Alborán, con "servicios muy largos". "Cada embarcación rescatada en Alborán equivale a diez en el Estrecho", resume, "aunque ahora no tanto porque las unidades están inmovilizadas y hacen las veces de campamento",

confirma este representante, que alude al “agotamiento psíquico” de los tripulantes de Salvamento, que “no saben qué hacer”.

“Condiciones deplorables”

La sensación que existe en otros puntos calientes de la frontera sur tambien difiera bastante de la trasladada a la opinión pública por el ministro Grande-Marlaska. El alcalde de Barbate, el andalucista Miguel Molina, ha presentado este mismo lunes un informe en la Subdelegación del Gobierno sobre la situación de la población gaditana ante la llegada de migrantes.

“Si Marlaska opina que un Ayuntamiento tiene que asumir las competencias del Estado y de Europa, pues vale. A Barbate ha venido la Cruz Roja sólo para fichar e irse, no ha habido Policía Nacional ni dependencias que cumplan con los derechos humanos. Nadie se ha estado encargando de la limpieza de los módulos ni de controlar la alimentación de estas personas. Todo eso lo está haciendo el Ayuntamiento de Barbate y yo me pregunto si eso no es estar desbordados”, señala Molina.

“Aquí sólo nos están ayudando los de APDH y los vecinos que están cediendo alimentos, además de Protección Civil y la Guardia Civil. Yo tengo 90.000 euros de servicios sociales para todo el año y no puede ser que tengamos que poner nuestros recursos como las limpiadoras de los módulos de la playa, que están contratadas para eso, Y que también están ayudando en las instalaciones que hemos cedido. Lo peor de todo es que nos queda el mes de agosto y aquí no hay ningún protocolo. Lo que estamos pidiendo es que haya una mesa técnica cualificada para tener muy claras las competencias de cada uno. Hay un descontrol muy grande y no podemos depender que los vecinos aporten alimentos para el desayuno y cena de estas personas”, reclama.

Por su parte, Vejer sin Fronteras es un colectivo que lleva funcionando más de un año en temas relacionados con migración con un enfoque directo a la frontera sur. No es un colectivo de corte asistencial, trabaja más contra actitudes como la xenofobia en una labor de concienciación. Pero el pasado fin de semana, algunos de sus miembros han tenido que actuar sobre el terreno por la precariedad de medios que había en Barbate.

“El sábado había unas 300 personas una lonja con un único aseo. El barco había unos 87 que sólo entraron en la nave cuando se empezaron a llevar a algunos a Los Barrios o Algeciras. Había gente que llevaba 36 horas en el barco en unas condiciones deplorables”, denuncia Marta, portavoz de la plataforma. “Ha sido todo muy improvisado y hemos tenido la sensación de que hemos estado dejados de la mano de Dios. Todo ha estado basado el esfuerzo del ciudadano a título individual y los municipios de esta zona necesitan apoyo porque es una de las puertas principales para entrar en Europa”, añade.

“El ministro se contradice”

Y también se quejan las fuerzas del orden. Antonio Olivencia, coordinador del Campo de Gibratar del Sindicato Unificado de Policía (SUP), afirma que “la situación es absolutamente de desborde y de caos. El ministro se contradice porque primero dice que no hay colapso y después que es una situación excepcional que hay que intentar paliar. Aquí vemos que todo lo del Aquarius se arregló en dos días, pero aquí estamos esperando que se abra un polideportivo en San Roque para unas 700 personas y no hay manera”.

“La policía es la que se lleva los palos cuando se detiene a los migrantes porque así lo marca la ley de extranjería, pero los jueces están igual de desbordados que los policías. Se les tiene que poner en libertad una vez transcurridas las 72 horas, pero en Algeciras tenemos el enemigo en casa con Belén Barranco, la titular del juzgado de instrucción número uno. Tiene aspiraciones de ser estrella y sólo hace poner palos en las ruedas. Quería imputar al jefe de extranjería por prolongación de detención y estamos custodiando a más de 300 personas con cuatro o cinco policías, que no están pillando vacaciones y que tienen que coger horas extras”, explica Olivencia.

El portavoz de la Asociación Española de Guardias Civiles (AEGC), Raúl Lobato, también ha criticado este lunes la visita del ministro. “No nos valen palmaditas en la espalda”, ha sentenciado. Así lo ha expresado en una entrevista en la Cadena COPE en la que ha asegurado que los agentes que trabajan en la frontera con Marruecos “están al límite porque la situación es muy complicada desde hace tiempo”. En este sentido ha recalcado que el problema “no se soluciona con visitas del ministro a la zona”.

Situación en Almería

Versiones algo contradictorias acerca de lo que está pasando en la recepción y acogida de migrantes que llega a la costa oriental andaluza. A diferencia de lo denunciado por Algeciras Acoge de que “está siendo imposible tener una atención individualizada y correcta conforme a lo que necesitan los migrantes”, fuentes de la Subdelegación de Gobierno de Almería aseguran que la recepción

se estaría dando “de manera controlada y estable”. Pero el coordinador provincial de Cruz Roja Almería, Francisco Vicente, afirma que el problema se presenta cuando los migrantes son puestos en libertad ya que “no hay centros de acogida suficientes donde la Cruz Roja pueda brindar una ayuda más profunda”.

Una vez que quedan en libertad, no hay plaza de acogida en centros, no hay lugares para que estas personas descansen o un centro donde nosotros podamos darles una atención más profunda ya que atendemos en pocas horas a nivel sanitario y de urgencia y no se puede hacer más porque no hay lugares ni tiempo. Las mujeres y los menores tienen prioridad para quedarse en estas casas de acogida, pero a los hombres solo nos queda atenderlos y darles un kit de viaje y comida”, ha señalado el coordinador provincial de Cruz Roja Almería.

La falta de planificación la escenifica por ejemplo también que las ONG y los abogados lleven casi dos años demandando una nave para alojar a los migrantes que llegan al puerto, sin que aún exista. La asistencia humanitaria se presta bajo unas carpas instaladas para cada ocasión, y durante meses los abogados han escuchado a los migrantes, muchos con crudas historias detrás por las que piden asilo, en la terminal de barcos a Melilla. Las ONGs y la Agencia de la ONU para los Refugiados (ACNUR) llevan más de un año y medio reclutando personal para atender a migrantes en la frontera sur.

La atención en Málaga se está prestando en pabellones deportivos cedidos por el ayuntamiento. Durante la primavera se les retuvo en Ciudad Jardín y este verano, en los pabellones de Tiro Pichón (ahora en obras) y El Palo. Esta solución no satisface a APDHA, cuyo portavoz en Málaga, Francisco José Guerrero, cree que esos lugares no reúnen las condiciones mínimas de seguridad. El ayuntamiento aduce estar aportando todo lo que puede en tanto se adoptan soluciones estructurales, que no terminan de llegar.

“Claro que se ha desbordado. Pero es que desde el comienzo estaba saturado”, lamenta Guerrero. Francisco Cansino, coordinador de CEAR en Málaga, pide no caer en el alarmismo, pero también opina que ha habido “falta de previsión”. “Esto se sabía, no es ninguna sorpresa que haya un montón de llegadas este verano”.

Público

Del rescate en el Estrecho a dormir sobre cartones en el puerto de Algeciras

Casi 400 migrantes llevan varios días durmiendo en la cubierta de barcos y lanchas de Salvamento Marítimo o, directamente, en el muelle del puerto. La Policía no tiene sitio en comisaría, ni en CIE ni en los polideportivos habilitados.

Algeciras, 31/07/2018 08:19

A las 16.00 horas, la temperatura sube de los 30 grados y en el puerto de Algeciras es difícil encontrar una sombra. Allí, en un rincón del muelle, dos lanchas rápidas de Salvamento Marítimo (Sasemar) sirven de cobijo para más de 170 migrantes subsaharianos. Como no caben todos tumbados, algunos se pasean por el muelle o se recuestan sobre el hormigón. Unos en cartones o encima de la patera de plástico en la que fueron rescatados, ya deshinchada. Una lona azul atada a cuatro piedras les tapa del sol, pero del calor no hay quien se libre. “Agunos llevan 24 horas aquí, otros, 48. No pueden salir de la zona porque no hay a donde llevarlos. Eso nos ha dicho la Guardia Civil”, relata Manuel Capa, delegado sindical de CGT en Sasemar.

Tras las rejas blancas que dan entrada al muelle, algunos sólo piden un teléfono para llamar a su familia y decirles que lo han logrado, que han cruzado el Estrecho de Gibraltar y están en Europa. “¿Qué ciudad es ésta?”, pregunta en francés uno de ellos. Es la primera vez que escucha la palabra Algeciras. Otros piden tabaco, pero la pregunta que hacen todos es la misma: “¿Hasta cuándo tenemos que estar aquí?”. Nadie lo sabe. A los pocos minutos se acaba la quietud. Varios tripulantes de Sasemar, enfundados en mono blanco y con mascarillas los conducen a bordo de las lanchas, aunque su destino está a pocos metros, en el otro extremo del puente. Allí lleva tres días atracada a Guardamar María Zambrano, donde han dormido más de 200 migrantes rescatados durante el fin de semana.

“Al menos en esta parte hay guardias civiles para la custodia, pero hay días que nos toca a nosotros asumir ese papel que no nos corresponde. Nosotros rescatamos, salvamos vidas. Nos está sobrepasando esta situación, no es nuestro cometido alojar a los rescatados en los barcos. Hay instituciones suficientes para gestionar eso. Los barcos no tienen espacio ni habitabilidad ni seguridad, ni siquiera sanitaria”, afirma a Público Ángel Téllez, capitán de la embarcación de Sasemar. Explica que algunos de los rescatados tienen sarna y que, si no se tratan adecuadamente y se acaba con el “hacinamiento” en cubierta, se extenderá el brote. “Esto no puede estar así, nunca había visto que los rescatados pasaran días enteros en el barco”, lamenta.

“Amigo, ¿cuánto tiempo falta para salir?”. Esta vez pregunta Salomon, un joven senegalés de 23 años que está viendo llegar al muelle las dos lanchas con los otros 175. “¿Por qué traen a más gente aquí en vez de llevarnos a todos fuera?”, exclama. La respuesta es difícil de contestar. No lo saben ni los tripulantes de Sasemar, ni los guardias civiles encargados de su custodia en el puerto. “Cuando los compañeros de la Policía nos digan, vendrán autobuses y los llevarán a un polideportivo de los que están habilitados. Parece que están todos llenos. No caben en las comisarías ni en los Centros de Internamiento de Extranjeros”, afirma un agente de la Benemérita que prefiere no dar su nombre, aunque es muy claro al hablar: “Hay desborde y hay desorden, falta coordinación”. Una percepción que parece no compartir el ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, que durante el fin de semana negó el colapso en la acogida y prefirió hablar de una “situación extraordinaria”. “Desde luego, normal esto no es”, dice con sorna el agente. No saben cuántas personas hay en total en el puerto, no saben cuántos duermen a bordo del barco y cuántos en el suelo de cemento.

Allí no hay lonas que protejan del sol, así que las mantas rojas que les entrega la Cruz Roja a los rescatados cuando desembarcan se entrelazan en una larga maraña. Bajo el manto rojo hay hombres, mujeres y niños que comen tres veces al día gracias a Salvamento Marítimo. “Hemos tenido que hacer o encargar notros la comida para ellos”, explica el delegado de CGT.

Diez urinarios portátiles tienen que servir para casi 400 personas, pero nadie se queja de nada porque ayer les dieron ropa limpia y hoy, alguno han podido ducharse. “Son muchas personas, la mayor parte del tiempo están tranquilas, pero a veces hay tensión por la comida o por cargar el teléfono móvil. Están muy cansados tras horas en el mar y, ahora, después de dos o tres días durmiendo apretados en cualquier rincón del barco se nota más”, explica Capa.

En la María Zambrano ya no cabe un alfiler. Mientras unos rezan otros extienden la manta de cruz roja a modo de colchón. Hay grupos que conversan, otros bromean y alguno, como Abdoul Kalash, miran al infinito desde la barandilla del barco. Dice que tiene 15 años, que viene de Guinea Conakry y que no sabe a dónde quiere ir. “Al menos quiero quedarme en España un mes para aprender el idioma, luego ya veremos”. Pese a su corta edad, no recuerda el tiempo que lleva viajando. Lo intentó por la valla de Melilla, pero no lo logró, así que se echó al mar en un barco de juguete a remos. Esta noche, volverá a dormir sobre el agua. Nadie sabe hasta cuándo.

Redes Cristianas

CGT denuncia que los barcos de Salvamento Marítimo no pueden desembarcar personas ante el colapso de los puertos andaluces

Julio 2018

El María Zambrano, remolcador de Salvamento Marítimo, mantiene a bordo a decenas de personas rescatadas ante el colapso de los puertos

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha denunciado que los barcos de Salvamento Marítimo, como las salvamares y guardamares, están totalmente desbordados ante la gran cantidad de rescates que se están dando en el mar en estos momentos.

El buque María Zambrano de Algeciras mantiene a las personas rescatadas a bordo, utilizándose esta embarcación como campamento de emergencia. La tripulación es la que se está encargando en todo momento de atender a estas personas, disponiendo toldos para paliar las altas temperaturas y suministrándoles agua y comida del propio barco.

Unidos Podemos impulsa un plan para mejorar las condiciones laborales de Salvamento Marítimo

Solo en el primer semestre de 2018 Salvamento Marítimo ha atendido a más de 16.000 personas que requerían un rescate en alta mar.

Actualidad Redacción 01/08/2018

En el año 1993, y como consecuencia de la aplicación desde 1985 del Convenio Internacional de Búsqueda y Salvamento S.A.R. 79, nace SASEMAR, la empresa pública encargada de los rescates del servicio de Salvamento Marítimo. En la actualidad hay 20 Centros de Coordinación de Salvamento Marítimo, un Centro Nacional de Coordinación con sede en Madrid, seis bases estratégicas de Salvamento y Lucha contra la Contaminación Marina y dos bases subactuáticas.

El Servicio de Salvamento Marítimo cuenta, para realizar sus importantes tareas, con 55 embarcaciones de intervención rápida (Salvamares), 4 patrulleras de salvamento (Guardamares), 11 helicópteros y 3 aviones. Son en total "más de 1.500 profesionales que están alerta las 24 horas del día, durante los 365 días del año para velar por la seguridad de la gente en el mar", tal y como apunta el texto registrado en Congreso y Senado.

A pesar de que Salvamento Marítimo atiende a todas aquellas embarcaciones que requieren su asistencia en la mar, su labor está siendo crucial en los últimos años respecto al rescate de aquellas personas migrantes que llegan por vía marítima a nuestra frontera sur. Solo en Andalucía, en los primeros meses de 2018, los profesionales de SASEMAR han atendido a casi 800 pateras que intentaban llegar a nuestras costas.

Sin embargo, y pese a la encomiable labor que realizan estos profesionales, el texto registrado por Unidos Podemos denuncia "la infradotación de las estructuras de salvamento" a la que tienen que hacer frente cada día los trabajadores. Tal es así que los buques y guardamares de la flota de Salvamento Marítimo cuentan con las tripulaciones mínimas exigidas por ley. Hasta 2017, cuando se decidió recortar el personal empleado en tareas de salvamento, estas embarcaciones sí tenían una dotación completa que facilitaba la importante labor que se realiza. El recorte sufrido desde esa fecha hace que las embarcaciones de Salvamento Marítimo solo puedan estar operativas 16 horas al día, en lugar de las 24 anteriores.

A pesar de su gran cualificación, tanto las tripulaciones como los y las controladores en tierra sufren una importante inestabilidad, estando calificadas laboralmente además como "cuerpo a extinguir". A ello hay que sumar la precariedad en las contrataciones de nuevos empleados de la flota, que realizan sus labores con contratos de interinidad, afectando esta situación hasta a un 10% de la plantilla. A todo ello se suma la existencia de embarcaciones de pequeño tamaño y con más de 20 años de antigüedad que, ubicadas en Melilla, Vélez y Estepona, no son aptas para abordar las tareas de rescate que cada día enfrentan.

A pesar de que el Gobierno ha tomado medidas de urgencia y con una duración provisional de tan solo 4 meses, Unidos Podemos insta al Gobierno a tomar medidas para poner fin a la precariedad e inestabilidad laboral del personal de Salvamento Marítimo, unos profesionales que cada día se juegan la propia vida para rescatar a otras personas.

Unidos Podemos propone, en primer lugar, un plan de regularización que en el plazo de seis meses permita estabilizar a toda la plantilla que se encuentra actualmente en la situación de "fijo a extinguir". En el plazo de seis meses habría también de realizarse una RPT (Relación de Puestos de Trabajo) que permita celebrar un concurso público, reconociendo la labor del personal interino y creando una bolsa de empleo con todas las garantías, algo que actualmente no sucede.

Unidos Podemos también propone un aumento de la plantilla para garantizar que todos los buques y embarcaciones de Salvamento Marítimo puedan estar operativos 24 horas al día y 7 días a la semana, algo que tampoco sucede bajo las actuales condiciones de trabajo.

Las iniciativas registradas en Congreso y Senado instan al Gobierno a regular la actual situación para que las salvamares no puedan salir a navegar con menos de cuatro tripulantes, garantizando así unas condiciones de seguridad para quienes cotidianamente arriesgan sus vidas por los demás. Igualmente, la PNL y la moción registradas instan al Ejecutivo a renovar la flota con más de 20 años de antigüedad.

Unidos Podemos propone también la elaboración de un Plan de Coordinación de Salvamento Marítimo que garantice el dimensionamiento suficiente de la plantilla e infraestructura de SASEMAR. Por último, Unidos Podemos insta al Gobierno a cumplir con VII Convenio (2010) sobre la plantilla de controladores en los Centros de Coordinación, pues actualmente hay plantillas incompletas en el Centro Nacional de Coordinación (16), Almería (16), Las Palmas (18) y Tenerife (18).

Sergio Pascual, diputado de Unidos Podemos e impulsor de la PNL registrada en el Congreso junto a Aina Vidal, Ione Belarra y Alberto Rodríguez, pone el acento en "unas condiciones laborales inmerecidas para un personal tan competente, cualificado y abnegado en su trabajo como quiénes componen la plantilla de SASEMAR". Para Pascual, "a pesar de las medidas de urgencia tomadas con carácter provisional por este Gobierno para hacer frente a la situación estival, el personal de Salvamento Marítimo necesita ya, con carácter inmediato, tanto más medios como unas condiciones laborales que dignifiquen el gran trabajo que realizan". Para el diputado por Sevilla, "la precariedad y la escasez de medios ponen en riesgo el inmenso trabajo de salvamento de vidas humanas en el Estrecho".

Maribel Mora, senadora por Andalucía y firmante de la moción registrada en el Senado junto a Pilar Garrido y Óscar Guardingo, reclama "unas condiciones laborales dignas para un personal que cumple una función tan importante". Mora recuerda que "sin la ejemplar labor que realiza el personal de Salvamento Marítimo se habrían perdido irremisiblemente miles de vidas junto a nuestras costas". Para la senadora andaluza de Podemos, "debe ser motivo de orgullo para todos y todas que contemos con el único servicio de salvamento marítimo no militarizado de toda Europa, capaz de dar una respuesta rápida y un trato humano y digno a quienes llegan a nuestras costas huyendo de la violencia y la miseria".

España vuelve a ser el imán europeo de la inmigración

1/08/2018

España se ha convertido en el epicentro de la cuestión migratoria en Europa después de que la última semana más de 1.500 migrantes llagaran a las costas andaluzas de Cádiz. Una oleada que se suma a la del pasado jueves, cuando 850 subsaharianos saltaron en Ceuta la doble valla de metal, y 602 entraron en territorio español. La oposición critica al Gobierno por generar un "efecto llamada" y las organizaciones de la frontera sur dicen estar "desbordadas".

Según la Organización Internacional para las Migraciones, casi 21.000 personas han llegado en patera a las costas españolas en lo que va de año, tres veces más que en el mismo periodo en 2017. España se ha convertido así en la principal ruta marítima migratoria para entrar al continente europeo. Este aumento coincide con la caída en un 80% de la ruta de Libia a Italia, que hasta hace poco era el trayecto más usado por las redes de traficantes de personas para cruzar el Mediterráneo.

El debate sobre el "efecto llamada" y el cambio de rutas en el Mediterráneo

Desde España, la oposición habla de un "efecto llamada" tras la decisión del nuevo Gobierno socialista de Pedro Sánchez de acoger a los migrantes del barco Aquarius, al que Italia había denegado el acceso a sus puertos. Albert Rivera, presidente de Ciudadanos, el partido de la derecha liberal, pedía al Ejecutivo que abandonara el "buenismo" con el que "está consiguiendo un efecto llamada". "Si queremos una Europa libre de fronteras internas necesitamos controlar las fronteras externas", declaró Rivera en una visita a Ceuta.

El recién elegido líder del conservador Partido Popular, Pablo Casado, tachó al Gobierno de "irresponsable": "Lo que los españoles están buscando es que haya un partido que diga claramente que no es posible que haya papeles para todos ni que España pueda absorber a millones de africanos que quieren venir a Europa", según casado decir lo contrario será propio de "populistas".

Por su parte, el ministro de Asuntos Exteriores español, Josep Borrell, negó que se esté dando una migración masiva en el país y afirmó que el continente europeo necesita "savia nueva" para compensar la baja natalidad.

En una entrevista con Carmen González Enríquez, investigadora del Think-Tank español Real Instituto Elcano y experta en migraciones internacionales, nos explica que la oleada de migración está relacionada con el cierre de fronteras italianas: "Hay un trasvase de los flujos migratorios por el cierre de la ruta del mediterráneo central. Como ahora llegar a Europa desde Libia a Italia es más

difícil, los traficantes están probando otra vía" y añadió que "respecto al papel que juega el acogimiento de los migrantes del Aquarius solo se puede especular", aunque en su opinión "el resultado no hubiera cambiado, con o sin Aquarius".

Tampoco cree José Palazón, de la Asociación PRODEIN Melilla, que se esté produciendo un efecto llamada, pues considera que "España es un país muy poco atractivo para los migrantes" y nos cuenta que la mayoría tienen familia en Alemania, Francia y países nórdicos: "Es ahí donde se dirigen para reunirse con sus familiares". Palazón califica las declaraciones de la oposición como "xenófobas" y "fascistas", y advierte de su parecido con los discursos de la Italia de Salvini y otros países de extrema derecha: "Están ofreciendo un producto que políticamente piensan que les saldrá rentable porque en Europa se está vendiendo bien".

Las dificultades en la atención en la frontera sur

Dejando de lado el debate sobre el origen de esta oleada, la realidad es que a corto plazo la llegada masiva de pateras está siendo todo un desafío en España. En una visita a Algeciras, el ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, negó que haya ningún "colapso" en el sistema de recepción. Sin embargo, el sindicato de policía, ayuntamientos andaluces y diversas organizaciones se han quejado de la falta de medios para afrontar la llegada de migrantes.

Desde el Comité de Empresa de Salvamento Marítimo (CGT) dicen sentirse "desbordados" por la situación y denuncian que, ante la inacción del ministerio del interior, son ellos mismos quienes están llevando a cabo labores asistenciales que van más allá de su competencia y para las que no cuentan con los recursos necesarios: "Hace poco el ministerio del Interior negó el permiso para que desembarcáramos así que durante días hemos tenido a más de cien personas en tres salvamares amaradas en el puerto de Cádiz", nos explica en una entrevista el presidente del Comité de Empresa, Ismael Furio, "tuvimos que improvisar para suministrar lonas, agua, bocadillos y bolsas de plástico para hacer sus necesidades, eran condiciones infrahumanas".

En este contexto, uno de los problemas de fondo es la cuestión del principio de solidaridad en la Unión Europea: por el momento siguen siendo los países fronterizos del sur los que cargan con todo el peso migratorio. La investigadora Carmen González Enríquez se muestra optimista: "Creo que cada vez más avanzaremos hacia mecanismos de solidaridad y reparto de la responsabilidad entre los países de Europa, porque lo contrario está demostrado que es insostenible".

Sin embargo, no hay que perder de vista el auge de la extrema derecha y el aumento de la xenofobia en Europa. Frente a esta ola de intolerancia e ignorancia recordemos: cada vez que se aborda la cuestión migratoria no solo nos referimos a personas legales o ilegales, por encima de todo hablamos de vidas humanas.

Información contrahegemónica para el cambio social

KAOSENLARED

Algeciras: Denuncian descoordinación, hacinamiento, comidas frías y trato inhumano hacia las personas migrantes

CGT pide habilitar el albergue de Pelayo y la residencia de Tiempo Libre para los inmigrantes.

10/08/2018

El sindicato denuncia que Interior delegó la atenciones básicas de alimentación y descanso a colectivos sociales y personas voluntarias. Sin embargo, ha sido el municipio de Algeciras dónde las organizaciones sociales han tenido más dificultades para actuar, ello en contraste con otros municipios de la comarca dónde se han dado más facilidades por parte de las administraciones.

Durante las últimas semanas los pabellones y naves municipales se han convertido en comisarías improvisadas para fichar a los inmigrantes cuanto antes y enviarlos en autobuses a distintos destinos sin información de recursos de ayuda y sin asesoramiento legal.

Para CGT, uno de los peores momentos se vivió en el pabellón deportivo del Saladillo en Algeciras lo hace un par de semanas, con comidas frías e insuficientes, falta de alimentos. Las personas voluntarias tuvieron que llevar microondas desde sus casas para calentar las comidas en un cuarto improvisado.

Para CGT Oficios Varios, la Junta de Andalucía y el Gobierno Central, quienes alardean de solidaridad, deberían habilitar el albergue Algeciras en Pelayo y la Residencia de Tiempo Libre de La Línea para atender de forma digna a las persona migrantes, entre las que se encontraban, menores, mujeres embarazadas y enfermas y donde prevalezca la atención social con traductores, asesores legales y trabajadores sociales.

«Tampoco entendemos que se mantenga cerrado el albergue de acogida para inmigrantes de Los Pescadores en estos momentos tan necesarios. Existe un largo conflicto que no se resuelve entre el Obispado de Cádiz y el Ayuntamiento de Algeciras que lo mantiene cerrado y que finalmente perjudica a quienes más lo necesitan», señalan.

CGT OOVV define como «vergonzoso e hipócritas el desfile de autoridades que ante los medios dicen una cosa y luego no hacen nada en atender dignamente a los migrantes».

«El Ministerio del Interior ha dejado claro que su único objetivo era fichar a las personas retenidas para cuanto antes llevarlas en autobuses a distintos destinos sin asesoramiento ni información. Mostrando un trato indigno en el hacinamiento de seres humanos», ha concluido.

ALGECIRAS
alminuto.com

CGT pide habilitar el albergue de Pelayo y la residencia de Tiempo Libre para los inmigrantes

CGT ha denunciado la descoordinación, el hacinamiento, comidas frías y trato inhumano como las principales características de la forma de actuar por parte del Ministerio de Interior ante la inmigración.

09 de Agosto de 2018 13:27 h.

CGT ha denunciado la descoordinación, el hacinamiento, comidas frías y trato inhumano como las principales características de la forma de actuar por parte del Ministerio de Interio ante la inmigración.

El sindicato denuncia que Interior delegó la atenciones básicas de alimentación y descanso a colectivos sociales y personas voluntarias. Sin embargo, ha sido el municipio de Algeciras dónde las organizaciones sociales han tenido más dificultades para actuar, ello en contraste con otros municipios de la comarca dónde se han dado más facilidades por parte de las administraciones.

Durante las últimas semanas los pabellones y naves municipales se han convertido en comisarías improvisadas para fichar a los inmigrantes cuanto antes y enviarlos en autobuses a distintos destinos sin información de recursos de ayuda y sin asesoramiento legal.

Para CGT, uno de los peores momentos se vivió en el pabellón deportivo del Saladillo en Algeciras lo hace un par de semanas, con comidas frías e insuficientes, falta de alimentos. Las personas voluntarias tuvieron que llevar microondas desde sus casas para calentar las comidas en un cuarto improvisado.

Para CGT Oficios Varios, la Junta de Andalucía y el Gobierno Central, quienes alardean de solidaridad, deberían habilitar el albergue Algeciras en Pelayo y la Residencia de Tiempo Libre de La Línea para atender de forma digna a las persona migrantes, entre las que se encontraban, menores, mujeres embarazadas y enfermas y donde prevalezca la atención social con traductores, asesores legales y trabajadores sociales.

“Tampoco entendemos que se mantenga cerrado el albergue de acogida para inmigrantes de Los Pescadores en estos momentos tan necesarios. Existe un largo conflicto que no se resuelve entre el Obispado de Cádiz y el Ayuntamiento de Algeciras que lo mantiene cerrado y que finalmente perjudica a quienes más lo necesitan”, señalan.

CGT OOVV define como “vergonzoso e hipócritas el desfile de autoridades que ante los medios dicen una cosa y luego no hacen nada en atender dignamente a los migrantes”.

“El Ministerio del Interior ha dejado claro que su único objetivo era fichar a las personas retenidas para cuanto antes llevarlas en autobuses a distintos destinos sin asesoramiento ni información. Mostrando un trato indigno en el hacinamiento de seres humanos”, ha concluido.

eldiario.es
Periodismo a pesar de todo

ENTREVISTA/ Onio Reina (Proem-Aid): “Es Europa quien, soltando dinero, cambia el flujo migratorio”

El bombero sevillano, presidente de la ONG creada para rescatar en el Egeo a huidos de la guerra de Siria, reclama a las instituciones españolas y andaluzas “que nos incluyan en el catálogo de recursos para situaciones excepcionales”.

“Pedimos a las autoridades que cuenten con Proem-Aid ante una catástrofe humanitaria de pateras en el Estrecho”.

“Me gustaría poder decir que la Junta de Andalucía nos respalda como los ejecutivos vasco y catalán a sus ONGs. No pierdo la esperanza. Pero, a día de hoy, no es así”.

14 de agosto de 2018

Proem-Aid nació en octubre de 2015 para rescatar en el Egeo a huidos de la guerra siria. Acaparó los focos, en enero de 2016, cuando tres miembros fueron acusados, en Lesbos (Grecia), de tráfico de personas y, en mayo de 2018, por el juicio en que fueron absueltos. Mientras, han realizado treinta misiones en la isla griega y cinco en el Mediterráneo central, entre Libia e Italia. Este proyecto MayDayTerraneo, a medias con la ONG vasca Salvamento Marítimo Humanitario (SMH), rescató, de septiembre a diciembre de 2017, 580 náufragos y es el que intentan reeditar acondicionando un pesquero en el puerto de Guetaria. Onio Reina, co-fundador con el sargento de bomberos Manuel Blanco, nos habla de la creciente dificultad “por el cierre de puertos en Italia y Malta” y de su oferta de ayuda a las instituciones andaluzas y españolas ante el repunte de pateras por el Estrecho de Gibraltar.

¿Proem-Aid sigue en marcha? ¿En qué consiste hoy su actividad?

Seguimos con dos misiones: el Proyecto agua, en Lesbos, con un equipo de seis a ocho personas, para reconciliar a los rescatados con el mar. Enseñamos a nadar a los más vulnerables, niños, adolescentes, mujeres y colectivo LGTB. Y por otra, MayDayTerraneo, con SMH, donde ahora estamos en la fase de transformar, en el puerto de Guetaria, el pesquero comprado con fondos del ejecutivo vasco, para convertirlo en buque de rescate.

Planeaban rescatar en el Mediterráneo central este verano, ¿por qué no están?

Si hubiéramos tenido capacidad económica, hace cuatro meses que operaríamos allí porque hacen falta muchos barcos para atender la magnitud de los rescates en esa zona. Pero, además, la decisión del nuevo Gobierno de Italia de cerrar los puertos a las ONGs, a la que ha seguido Malta, vuelve casi imposible que podamos operar.

¿De qué forma les afecta?

Se ha pasado de la criminalización de las ONGs, vía acusaciones penales que no han prosperado en los tribunales, al camino de torpedear el trabajo. En nuestro caso, mientras acondicionamos el barco, ahora, nos planteamos: ¿tendremos dinero y capacidad en el tanque de combustible para llegar a la zona, rescatar una semana y volver a puerto seguro, quizá en España? ¿Nos dará permiso el Gobierno? ¿Podemos afrontar con seguridad rescates de 150 a 200 náufragos con un barco con capacidad para 140 personas entre rescatados y tripulación, navegando a un puerto tan lejano?

A día de hoy, ¿cuál es la conclusión?

Que estamos a muerte con ir al Mediterráneo central para unirnos a los rescates y a la tarea de visibilización del sufrimiento que está haciendo el resto de ONGs. ¿Qué sensación tiene que tener alguien en una embarcación así, sin chaleco salvavidas, sin saber nadar, con su niño en un brazo, la mitad de la embarcación pinchada, esperando a que alguien venga? Y pasa un minuto y una hora. Se hace de noche y de día. Y quiero hacer pipí, o caca o vomito. Esos olores... Y la inmensidad del mar. ¿Les dejamos morir? Ojalá pudiera vender mi casa para ir, pero vivo de alquiler.

¿Cómo viven el repunte de pateras por el Estrecho de Gibraltar?

Como el torero que ve los toros desde la barrera, con frustración de no aportar. Sabíamos que esto iba a pasar. Es consecuencia de la gestión de Europa que se limita a dar miles de millones a países de tránsito para contener a las víctimas de las dos crisis humanitarias: la de refugiados de guerra y la de migrantes económicos. Que buscan sobrevivir a bombardeos o comer dos veces al día. Es Europa quien, soltando dinero, cambia el flujo migratorio: de Turquía-Grecia a Libia-Italia y ahora, lógicamente, por España.

¿Proem-Aid podría ayudar? ¿En qué?

Como profesionales de rescate podemos aportar desde salvamento en agua a asistencia sanitaria. Pero sabemos, por comunicación con compañeros de Salvamento Marítimo, que ahora no somos necesarios en el mar porque no faltan medios materiales. Barcos hay. Lo que apoyamos es su exigencia de aumentar los tripulantes en plantilla. Porque tres o cuatro efectivos por barco no es seguro, ni para ellos, ni para los rescatados. Ahora bien, el papel de Proem-Aid debería ser el de un actor dentro de los catálogos de recursos extraordinarios para situaciones excepcionales que tienen las instituciones.

¿En qué consistiría ese rol exactamente?

Cuando una zona es proclive a terremotos, el Ayuntamiento o Protección Civil no tienen contratada una empresa de desescombro 24 horas, los 365 días del año, sino convenios de colaboración con empresas expertas. Pues bien, nosotros, en el tema de rescate de migrantes, dada la experiencia en dos zonas calientes, Lesbos y el Mediterráneo central, lo que pedimos a las autoridades es que incorporen a Proem-Aid en el catálogo de recursos a movilizar en el caso, previsible, de una catástrofe humanitaria de pateras.

¿Entienden que Salvamento Marítimo pueda ver en los voluntarios una amenaza a sus empleos?

Estamos en contacto con el presidente del comité de flota de Salvamento Marítimo CGT, Ismael Furió, y a Proem-Aid no lo ven como figura invasiva porque saben nuestras intenciones. Hay momentos puntuales, por catástrofe natural o, en este caso, humanitaria en que se moviliza un catálogo de recursos excepcionales y ahí queremos estar. Pero, como norma, apoyamos el aumento de plantilla profesional en Sasemar. De hecho, en el sector de bomberos luchamos para que no se parchee el servicio con voluntarios.

¿Existe ese riesgo en la extinción de incendios?

Sí. El modelo de gestión por el que apuesta sin ir más lejos la Diputación de Sevilla es tener voluntarios: policías locales u otro personal municipal a quien se da dietas para que, cuando haya un siniestro, ese policía, albañil o fontanero atienda la emergencia. Es uno de los motivos por los que los bomberos del Parque de Mairena, al que pertenezco, estamos movilizados. Las cifras hablan: nuestro parque atiende a 32 municipios del Aljarafe, 400.000 habitantes con 44 bomberos, mientras que Sevilla capital, con 700.000 habitantes, tiene 460 bomberos que, por próximas oposiciones, pasará de 500. Exigimos el aumento de plantilla en Mairena y la reapertura del parque de Coria porque, cuando recibimos aviso de incendio en la Isla, a 40 minutos, sufrimos por los ciudadanos desesperados y por los que dejamos desasistidos en otros municipios mientras vamos.

¿ONGs del Mediterráneo central les comunican intención de venir al Estrecho?

Los equipos de Sea-Eye y Aquarius nos han preguntado cuál es la situación en nuestra casa y les hemos trasladado que, en el mar, la situación está cubierta, porque barcos hay. Y, según Ismael Furió, a su comité de flota les ha consultado Proactiva y Sea-Watch.

Proem-Aid fue apoyado por el Gobierno central (PP), Junta de Andalucía y Ayuntamiento de Sevilla (PSOE) y todos los grupos políticos. ¿Tras el juicio ese apoyo se ha concretado para que puedan seguir rescatando?

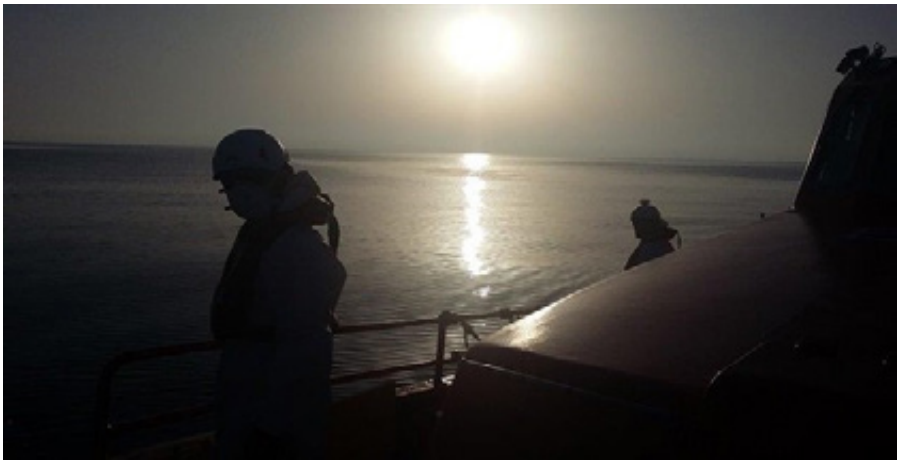
No. Me gustaría decir lo contrario y no pierdo la esperanza. Pero la respuesta es que, a día de hoy, no. El Gobierno vasco está a tope con SMH, y las autoridades catalanas y barcelonesas a muerte con Proactiva. Siento no poder decir lo mismo, pero es un dato de financiación objetivo.

¿Por qué la Junta de Andalucía no aporta una financiación equivalente?

Lo pregunto y no saben responderme. Piden paciencia y yo personalmente puedo permitírmela porque trabajo, mi familia come a diario, tenemos una buena vida. Pero las muchas miles de personas que se están ahogando no tienen nuestra suerte. Por ellos pido empatía y celeridad.

¿Qué opina de la actual postura de PP y Ciudadanos, Casado y Rivera, yendo a Tarifa, Algeciras, Ceuta a decir, entre migrantes, guardias civiles, en el puerto y la valla, que no hay papeles para todos, ni en Europa cabe toda África?

No son conscientes de lo que están iniciando. Abren una peligrosa brecha social y puede que, muy rápido, no haya hilo para coserla. Lo hemos vivido en Grecia. Al principio todos somos empáticos, pero si los políticos azuzan el egoísmo, que está en la naturaleza humana, si se fomenta en el ciudadano el miedo a que vayan a quitarle algo, brota la violencia. Están usando un drama humanitario, al que habría que dar respuesta unidos, sin colores políticos, para ganar votos y eso muy peligroso, peligrosísimo.



Como funcionario, ¿entiende a los miembros de cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado que dicen sentirse en riesgo tras el salto a la valla en que ciertos migrantes usaron una radial y les echaron cal?

Por supuesto. Yo rechazo toda violencia incluida la que ejercieron algunos de los cientos de migrantes. Pero, además, me identifico con los compañeros porque, en bomberos, a veces, sufrimos reacciones violentas de ciudadanos indignados de que lleguemos tarde a un fuego, no por culpa nuestra, sino por falta de recursos materiales y humanos. Normal que los compañeros se sientan desprotegidos. Si hay aumento de flujo migratorio, habrá que dotar de medios para el trabajo. Ahora, ¿en qué debe consistir este? Ahí ya, podemos discrepar. Yo más vallas o más altas no creo que resuelva nada.

Desde 2016, viene diciendo que, si se tapona una vía migratoria crecerá otra. ¿Por qué las autoridades regionales, estatales y europeas no actuaron ante las alertas de ONGs?

No han estado a la altura, centradas en otros temas. Aquí, el de Cataluña. El Gobierno anterior metió lo migratorio bajo la alfombra e hizo incumplimientos incomprensibles. De los 17.500 refugiados que prometió acoger, en 2 años, trajo 2.000. ¿Por qué? Se supone que antes de firmar un pacto, los técnicos harían cálculos de viabilidad. Nadie lo ha querido afrontar porque es una piedra grande y fácil de lanzar con fines electorales.

¿Qué hacer a corto plazo, frente al actual repunte de llegadas a España?

Las instituciones deben reforzar las plantillas de Salvamento Marítimo y el operativo en tierra, de fuerzas y cuerpos de seguridad, pero también psicólogo, sanitarios y sociólogos que atiendan a los rescatados. Hacer un catálogo de recursos que podamos proveer las ONGs. Si hoy se deja a rescatados pasando la noche en la cubierta de los barcos es porque falta capacidad en puerto, y se alarga el momento en que el plazo de 72 horas de retención empiece a correr. No es de recibo. Pero además, los barcos quedan inoperativos. Y, ¿qué pasaría si naufragan más pateras o un mercante, o un ferry, o un velero?

¿Y a medio y largo plazo para afrontar las causas de la migración?

Yo no soy experto en política internacional, pero sumamos años ya en dos zonas calientes y lo que se ve claro, en lo relativo a los países de tránsito, es que si en el siglo XXI, con el desarrollo de la inteligencia internacional y hasta carrera espacial, no se es capaz de acabar con las mafias de tráfico de personas, algo gordo falla. Luego, pensando en los países de origen, el primer mundo explota los recursos: petróleo, oro, coltán, a las personas que trabajan por céntimos la hora para vender aquí camisetas a 3€. Y, cuando hay excedentes de armas, España vende a ciertas guerras, o EEUU las provoca. Lo peor es que parece que poderes ajenos a los gobiernos democráticos estén al mando.

¿Es más optimista o pesimista frente al panorama?

Mi madre me enseñó que la esperanza es lo último que se pierde. Puede que seamos más quienes estemos a favor de la convivencia general que los que están en contra. Pero los mensajes negativos son los que más se están abriendo paso. Así que, ante lo que veo y leo en prensa, creo que se avecina tormenta. Se avecina tormenta y es una putada. Pero, no olvidemos que el poder lo tenemos los ciudadanos, nosotros ponemos a los políticos y les podemos hacer cambiar de rumbo. Ante lo que sabemos que está mal, nuestra unión es capaz de lograr que la humanidad siga siendo humanidad. Así que ánimo y sigamos.

AraInfo
Diario Libre d'Aragón ■ Fundau en 2010

CGT afirma que la militarización de las aguas y fronteras del Estado español no detendrá los flujos migratorios

Considera asimismo que "no existe valla que detenga a quien sufre hambre o miedo" y acusa al PSOE de Sánchez de practicar la "socialdemagogia"

ARAINFO REDACCIÓN | 16 agosto, 2018 07.08

La Confederación General del Trabajo (CGT), a través de un comunicado, ha manifestado que la designación de un general de la Guardia Civil como mando único operativo para coordinar las actuaciones contra la inmigración en el Mediterráneo es una medida totalmente alejada de los valores "socialistas" por los que supuestamente se rige el nuevo Ejecutivo y, además, es "contraproducente por entenderse que la Guardia Civil es un cuerpo militar con unas funciones muy concretas que nada tienen que ver con las labores desempeñadas por las tripulaciones de Salvamento Marítimo".

CGT ha señalado en este comunicado que detrás de esta decisión existe la voluntad de recuperar un proyecto elaborado por la 'Fundación Alternativas', muy próxima al PSOE, "consistente en la creación de un cuerpo especial de guardacostas dedicado a 'ahuyentar' la inmigración ilegal, primando por encima de cualquier vida humana que se encuentre en peligro en la mar otros intereses".

En este sentido, la organización anarcosindicalista ha recordado que "ningún ser humano es ilegal ni emigra por gusto", y que "las personas que llegan a nuestras costas tienen motivos justificados para ser tratados con respeto y dignidad, máxime cuando son los Estados del Primer Mundo, como los europeos, los causantes de muchas de las situaciones por las que atraviesan estas personas en sus países de origen".

También subraya que salvar vidas en la mar es la única regla que impera en situaciones extremas, siendo este el objetivo fundamental por el que se creó hace ahora 25 años Salvamento Marítimo, un ente público conformado en tu totalidad por personal civil.

En este sentido, el sindicato también ha manifestado que "las tripulaciones de Salvamento Marítimo, en lucha desde hace años contra la explotación y la precarización de la profesión, solo rescatan náufragos para llevarlos a puerto seguro con independencia de su nacionalidad", y rechaza todos aquellos 'juicios' que se vienen realizando desde algunos sectores de la sociedad que pretenden "culpabilizar a la clase trabajadora de una situación creada y fomentada por la avaricia y la insolidaridad de los gobiernos europeos".

Información contrahegemónica para el cambio social
KAOSENLARED

CGT afirma que la militarización de las aguas y fronteras españolas no detendrá los flujos migratorios

CGT considera que no existe valla que detenga a quien sufre hambre o miedo y acusa al PSOE de Sánchez de practicar la "socialdemagogia".

17/08/2019

La Confederación General del Trabajo (CGT), a través de un comunicado, ha manifestado que la designación de un general de la Guardia Civil como mando único operativo para coordinar las actuaciones contra la inmigración en el Mediterráneo es una medida totalmente alejada de los valores "socialistas" por los que supuestamente se rige el nuevo Ejecutivo y, además, es contraproducente por entenderse que la Guardia Civil es un cuerpo militar con unas funciones muy concretas que nada tienen que ver con las labores desempeñadas por las tripulaciones de Salvamento Marítimo.

CGT ha señalado en este comunicado que detrás de esta decisión existe la voluntad de recuperar un proyecto elaborado por la 'Fundación Alternativas', muy próxima al PSOE, consistente en la creación de un cuerpo especial de guardacostas dedicado a "ahuyentar" la "inmigración ilegal", primando por encima de cualquier vida humana que se encuentre en peligro en la mar otros intereses.

En este sentido, la organización anarcosindicalista ha recordado que ningún ser humano es ilegal ni emigra por gusto, y que las personas que llegan a nuestras costas tienen motivos justificados para ser tratados con respeto y dignidad, máxime cuando son los Estados del Primer Mundo, como los europeos, los causantes de muchas de las situaciones por las que atraviesan estas personas en sus países de origen.

CGT también subraya que salvar vidas en la mar es la única regla que impera en situaciones extremas, siendo este el objetivo fundamental por el que se creó hace ahora 25 años Salvamento Marítimo, un ente público conformado en tu totalidad por personal civil. En este sentido, el sindicato también ha manifestado que las tripulaciones de Salvamento Marítimo, en lucha desde hace años contra la explotación y la precarización de la profesión, solo rescatan náufragos para llevarlos a puerto seguro con independencia de su nacionalidad, y rechaza todos aquellos "juicios" que se vienen realizando desde algunos sectores de la sociedad que pretenden culpabilizar a la Clase Trabajadora de una situación creada y fomentada por la avaricia y la insolidaridad de los gobiernos europeos.

CGT denuncia que SASEMAR permite que las embarcaciones de rescate de personas funcionen como autobuses en plena crisis migratoria

En las últimas 48 horas las tripulaciones de Salvamento Marítimo, totalmente desbordadas y con limitados medios humanos y materiales, han rescatado en el Mediterráneo a más de 600 personas.

Actualidad Redacción 17/08/2018

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha denunciado este jueves que desde la dirección de SASEMAR, el ente público encargado de la seguridad marítima en aguas del Estado español, se está accediendo a los requerimientos del ministerio del Interior para que las tripulaciones de algunas embarcaciones de salvamento marítimo funcionen como autobuses para trasladar a las personas migrantes que están llegando en las últimas horas, de unos puertos a otros de las costas andaluzas. En concreto, CGT ha indicado que uno de estos traslados se ha producido en la mañana del jueves, 16 de agosto, de Motril a Almería con el total consentimiento de los responsables de esta organización y sin las medidas básicas de seguridad, como puede ser la existencia de chalecos salvavidas para todas las personas que han viajado en este barco.

Según la organización anarcosindicalista, la decisión de trasladar a estas personas en estas embarcaciones en lugar de hacerlo por tierra está incidiendo directamente y de manera seria en la labor para las que están destinadas, que no es otra que la salvaguarda de la vida humana en la mar.

CGT ha señalado también que la Capitanía de Almería ha justificado esta actuación viendo "normal" que se transporten a 60 personas sin chalecos salvavidas imprescindibles y dejando inoperativa la unidad durante unas horas muy valiosas dada la gran cantidad de pateras que podrían estar en este momento realizando una peligrosa travesía en el Mediterráneo para intentar llegar a Europa.

La Confederación General del Trabajo reprocha a la dirección de Salvamento Marítimo que haya vuelto a ceder ante las presiones del Ministerio del Interior en unos días en los que la llegada de migrantes a las costas andaluzas es masiva y constante evidenciándose, una vez más, que la seguridad, tanto de las personas migrantes como de las personas trabajadoras de este servicio público, es lo que menos importa.

CGT denuncia que SASEMAR permite que las embarcaciones de rescate de personas funcionen como autobuses en plena crisis migratoria

En las últimas 48 horas las tripulaciones de Salvamento Marítimo, totalmente desbordadas y con limitados medios humanos y materiales, han rescatado en el Mediterráneo a más de 600 personas

Vie, 17/08/2018 - 11:19

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha denunciado este jueves que desde la dirección de SASEMAR, el ente público encargado de la seguridad marítima en aguas del Estado español, se está accediendo a los requerimientos del ministerio del Interior para que las tripulaciones de algunas embarcaciones de salvamento marítimo funcionen como autobuses para trasladar a las personas migrantes que están llegando en las últimas horas, de unos puertos a otros de las costas andaluzas. En concreto, CGT ha indicado

que uno de estos traslados se ha producido en la mañana del jueves, 16 de agosto, de Motril a Almería con el total consentimiento de los responsables de esta organización y sin las medidas básicas de seguridad, como puede ser la existencia de chalecos salvavidas para todas las personas que han viajado en este barco.

Según la organización anarcosindicalista, la decisión de trasladar a estas personas en estas embarcaciones en lugar de hacerlo por tierra está incidiendo directamente y de manera seria en la labor para las que están destinadas, que no es otra que la salvaguarda de la vida humana en la mar.

CGT ha señalado también que la Capitanía de Almería ha justificado esta actuación viendo "normal" que se transporten a 60 personas sin chalecos salvavidas imprescindibles y dejando inoperativa la unidad durante unas horas muy valiosas dada la gran cantidad de pateras que podrían estar en este momento realizando una peligrosa travesía en el Mediterráneo para intentar llegar a Europa.

La Confederación General del Trabajo reprocha a la dirección de Salvamento Marítimo que haya vuelto a ceder ante las presiones del Ministerio del Interior en unos días en los que la llegada de migrantes a las costas andaluzas es masiva y constante evidenciándose, una vez más, que la seguridad, tanto de las personas migrantes como de las personas trabajadoras de este servicio público, es lo que menos importa.

[Comunicado]

CGT afirma que la militarización de las aguas y fronteras españolas no detendrá los flujos migratorios

CGT considera que no existe valla que detenga a quien sufre hambre o miedo y acusa al PSOE de Sánchez de practicar la "socialdemagogia".

La Confederación General del Trabajo (CGT), a través de un comunicado, ha manifestado que la designación de un general de la Guardia Civil como mando único operativo para coordinar las actuaciones contra la inmigración en el Mediterráneo es una medida totalmente alejada de los valores "socialistas" por los que supuestamente se rige el nuevo Ejecutivo y, además, es contraproducente por entenderse que la Guardia Civil es un cuerpo militar con unas funciones muy concretas que nada tienen que ver con las labores desempeñadas por las tripulaciones de Salvamento Marítimo.

CGT ha señalado en este comunicado que detrás de esta decisión existe la voluntad de recuperar un proyecto elaborado por la 'Fundación Alternativas', muy próxima al PSOE, consistente en la creación de un cuerpo especial de guardacostas dedicado a "ahuyentar" la "inmigración ilegal", primando por encima de cualquier vida humana que se encuentre en peligro en la mar otros intereses.

En este sentido, la organización anarcosindicalista ha recordado que ningún ser humano es ilegal ni emigra por gusto, y que las personas que llegan a nuestras costas tienen motivos justificados para ser tratados con respeto y dignidad, máxime cuando son los Estados del Primer Mundo, como los europeos, los causantes de muchas de las situaciones por las que atraviesan estas personas en sus países de origen.

CGT también subraya que salvar vidas en la mar es la única regla que impera en situaciones extremas, siendo este el objetivo fundamental por el que se creó hace ahora 25 años Salvamento Marítimo, un ente público conformado en tu totalidad por personal civil. En este sentido, el sindicato también ha manifestado que las tripulaciones de Salvamento Marítimo, en lucha desde hace años contra la explotación y la precarización de la profesión, solo rescatan náufragos para llevarlos a puerto seguro con independencia de su nacionalidad, y rechaza todos aquellos "juicios" que se vienen realizando desde algunos sectores de la sociedad que pretenden culpabilizar a la Clase Trabajadora de una situación creada y fomentada por la avaricia y la insolidaridad de los gobiernos europeos.

AraInfo
Diario Libre d'Aragón ■ Fundau en 2010

Denuncian que SASEMAR permite que las embarcaciones de rescate de personas funcionen como autobuses en plena crisis migratoria

Según afirman desde CGT, "en las últimas 48 horas las tripulaciones de Salvamento Marítimo, totalmente desbordadas y con limitados medios humanos y materiales, han rescatado en el Mediterráneo a más de 600 personas"

ARAINFO REDACCIÓN | 17 agosto, 2018 11.08

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha denunciado este jueves que desde la dirección de SASEMAR, ente público encargado de la seguridad marítima en aguas del Estado español, se está accediendo a los requerimientos del Ministerio del Interior para que las tripulaciones de algunas embarcaciones de salvamento marítimo funcionen como autobuses para trasladar a las personas migrantes que están llegando en las últimas horas, de unos puertos a otros de las costas andaluzas.

En concreto, CGT ha indicado que uno de estos traslados se ha producido en la mañana del jueves, 16 de agosto, de Motril a Almería "con el total consentimiento de los responsables de esta organización y sin las medidas básicas de seguridad", como puede ser la existencia de chalecos salvavidas para todas las personas que han viajado en este barco.

Según la organización anarcosindicalista, la decisión de trasladar a estas personas en estas embarcaciones en lugar de hacerlo por tierra está incidiendo "directamente" y de manera seria en la labor para las que están destinadas, que no es otra que la salvaguarda de la vida humana en la mar.

Asimismo, señala también que la Capitanía de Almería ha justificado esta actuación viendo "normal" que se transporten a 60 personas sin chalecos salvavidas imprescindibles y "dejando inoperativa la unidad durante unas horas muy valiosas dada la gran cantidad de pateras que podrían estar en este momento realizando una peligrosa travesía en el Mediterráneo para intentar llegar a Europa".

Finalemente, reprocha a la dirección de Salvamento Marítimo que haya vuelto a ceder ante las presiones del Ministerio del Interior "en unos días en los que la llegada de migrantes a las costas andaluzas es masiva y constante evidenciándose, una vez más, que la seguridad, tanto de las personas migrantes como de las personas trabajadoras de este servicio público, es lo que menos importa".

EL PAÍS
EL PERIÓDICO GLOBAL

Los rescatadores del Estrecho

Pasan hasta 17 horas seguidas al timón salvando vidas. Así es la tarea de las tripulaciones de Salvamento Marítimo en la Frontera sur

Algeciras, 19 agosto 2018

Marineros y patrones de Salvamento Marítimo que navegan en aguas del Estrecho han dejado de mirar las redes sociales. Algunos han pedido a sus mujeres que no divulguen en ellas información sobre sus guardias, ni fotos de sus rescates. Su trabajo ya no es bien entendido por todos y en los comentarios a sus perfiles los acusan de llenar España de negros, de ejercer de ferry de la inmigración o de recibir dinero por cada migrante que salvan de morir ahogado. "Antiguamente nos veían como héroes. Ahora mis vecinos y mis amiguetes me dicen, medio en broma medio en serio, que deje de traer negritos", lamenta Israel Díaz, patrón de la Salvamar Arcturus.

Entre martes y miércoles Díaz y su tripulación salvaron con su embarcación, una de las más activas en el rescate de migrantes, a casi de 200 africanos, una tercera parte de todos los que llegaron esos días a las costas andaluzas. Está exhausto desde hace años, pero este mes de julio, en el que las llegadas casi se han cuadriplicado respecto a 2017 (una media de 287 personas rescatadas por día), ha encadenado una emergencia con otra. "Hay días que trabajo 17 horas. La torre de control no entiende de horarios. Se creen que eres como una farmacia 24 horas", dice sin orgullo en el puerto de Tarifa.

Díaz, hijo, nieto y bisnieto de armadores y pescadores, cumplió su sueño de entrar en Salvamento Marítimo en 2000, pero tras 18 años de rescates y recogida de cadáveres guarda cicatrices imborrables. Cada vez disfruta más de sus días libres, dedicados a fotografiar ballenas desde barcos turísticos en las aguas que patrulla. "Hace ocho años me hacía ilusión ir a por una patera. Ahora

mismo le tengo cierta fobia", confiesa. "En mi casa no hay nada naranja [el color de las embarcaciones de Salvamento] y veo un guante de látex para fregar y me recuerda a muerte, a desgracia. Amo mi trabajo, pero esto ya no se cura".

Los trabajadores de la flota de Salvamento Marítimo son el brazo invisible al que se agarran los náufragos en el Estrecho y en el Mar de Alborán. Rara vez tienen protagonismo en los medios, pero están detrás de la inmensa mayoría de los rescates de migrantes que llegan a España tras lanzarse al mar: 26.897 personas hasta el 14 de agosto, según los cálculos de Acnur. En la ruta occidental del Mediterráneo, en la que Marruecos ejerce un papel residual en el salvamento, ya han muerto 308 personas este año.

Junto a Díaz trabaja un jovial marinero, a punto de cumplir 40 años, que insufla toda la motivación que su patrón ha ido perdiendo con los años. "Aquí un día recoges la muerte y otro día la vida. Forma parte del oficio", relativiza Antonio Morillo. "Cuando conseguimos salvar a 20 personas en una patera donde caben ocho es muy gratificante. Que la primera mano que cojan es la tuya te hace sentir importante", ilustra. Morillo, que trabajó en un centro de personas con discapacidad, confiesa que cada vez que rescata un bebé le dan ganas de adoptarlo. Su mujer se ríe y sus dos hijas pequeñas le regañan: "Que no papá, que ya somos muchos".

En los barcos de Salvamento Marítimo hay voluntarios de las ONG dedicadas al rescate en el Mediterráneo Central, antiguos pescadores en las costas de Senegal, exmilitares, buzos profesionales o marineros de yates de recreo. No coinciden en sus ideas y algunos reproducen los bulos sobre inmigración que circulan en Internet. Todos recuerdan que ellos rescatan un Aquarius cada fin de semana y a la mayoría les molesta irse cada vez más cerca de Marruecos a salvar pateras. "No somos taxis", dispara un marinero mal encarado en Algeciras. Tampoco están de acuerdo con la decisión del Gobierno de crear un mando único comandado por un guardia civil para coordinar las operaciones. Están hartos de jefes, nombrados por el Gobierno de turno, que no saben diferenciar babor de estribor. Todos, a pesar de sus quejas, saben y defienden su misión: salvar vidas.

Barcos como CIE

La pasión por el oficio vive días de zozobra entre los más veteranos. A las demandas habituales de personal en la flota, se ha sumado la falta de recursos de policías y ONG para asumir la llegada de tantos inmigrantes a la vez. El enorme remolcador María Zambrano pasó los últimos días de julio atracado en puerto con cerca de 200 personas a bordo. Fue noticia, pero no fue el único. "Han usado los barcos como CIE", denuncian los patrones de los barcos afectados.

La Salvamar Gadir, en el puerto de Barbate, ya ha estado bloqueada dos veces la última semana de julio. "Tuvieron que hacer sus necesidades en bolsas de plástico. Nuestro baño no está preparado para esa cantidad de gente", ilustra el patrón Damián Malia. Vivieron situaciones de caos. Uno de los días, con 135 marroquíes y argelinos agolpados en solo 22 metros de eslora, los rescatados comenzaron a tirarse al agua para huir del control policial. "Tú imagínate que un día de esos se parte un ferry por la mitad y nosotros estamos con los barcos bloqueados", cuestiona Víctor Tierra, el patrón de la Salvamar Denébola, en un muelle de Algeciras. "Nunca me había pasado algo parecido. Cien personas en cubierta a las que además tenía que dar de comer. Eso me genera muchísima ansiedad. Del 28 al 31 de julio tuve la embarcación inoperativa. Esto era un campamento", afirma Tierra.

Esta es una profesión de hombres —las mujeres en el mar representan un 2% de los 830 tripulantes que integran la flota— con mucha más vocación que ganas de hacerse rico. Un marinero gana en torno a los 1.400 euros y un patrón 2.300, dependiendo de la antigüedad y los complementos.

"Yo esto no lo hago por dinero. En el yate donde trabajaba antes ganaba cuatro veces más. Tenía una vida mejor y solo veía gente guapa. Pero a mí me enorgullece trabajar aquí", ilustra en Barbate el marinero de 35 años Manuel Domínguez. "Me fui de la Armada porque me sentía jugando a hundir la flota, todo el día haciendo maniobras. Aquí lo que hago es real. Si no estoy, la gente se muere", asegura el marinero, que habla árabe con los rescatados. Sergio López, regatista profesional de la Armada, de 43 años, no olvida el abrazo que le dio un subsahariano que vendía souvenirs en la Torre Eiffel, al decirle que era marinero en Tarifa. "Coincidían las fechas, aunque no sé si fui yo quien le rescató. Pero él estaba vivo y era feliz. Para él yo era alguien importante. Quiso regalarme todos sus llaveros".

"Es una burrada hacer lo que hacemos con cuatro a bordo"

Con el repunte de las llegadas de migrantes, Salvamento Marítimo, empresa pública adscrita al Ministerio de Fomento, ha reforzado provisionalmente la flota de la frontera sur. Algunas tripulaciones de las salvamares, las lanchas rápidas dedicadas a las emergencias, ya hacen guardias de 24 horas durante tres días y descansan seis, frente a las escalas de siete días de trabajo y siete de descanso de hace solo unos días. Para la empresa es suficiente, aunque no descarta futuros refuerzos. Los trabajadores siguen reclamando más organización y recursos, más allá de crisis puntuales. "Seguimos siendo pocos. Es una burrada hacer lo que hacemos con solo cuatro hombres a bordo", lamenta Víctor Tierra en Algeciras. El sindicato CGT, mayoritario en la flota, lleva años denunciando "la precariedad laboral de una tripulación que se enfrenta a un aumento de los rescates con largas jornadas de trabajo y medios limitados". Las plantillas, denuncia CGT, sufren una precarización del trabajo y la falta de contrataciones fijas desde el 2012.

LA VANGUARDIA

“Estate tranquila, hoy duermes en Europa”

Más de 20.000 inmigrantes han llegado este año a las costas españolas. Son personas con nombre y apellido que se juegan la vida en el trayecto

19/08/2018 01:46

Mariam Bouhoro, de 18 años y originaria de Costa de Marfil, habla angustiada con un miembro de Salvamento Marítimo a bordo del barco de rescate Luz de Mar mientras llegan al puerto de Crinavis, cerca de Algeciras.

–“¿Estamos en Europa? ¿No nos devuelven a Marruecos, verdad? ”

–“Estate tranquila que hoy duermes en España”.

Se desploma con un gesto en su cara mezcla de felicidad y agotamiento, y abraza con fuerza a su pequeño de cinco meses, Cheick Soumahoro, que no deja de moverse intranquilo. Lo lleva envuelto en una manta para protegerlo del frío.

Ella es una de los más de 20.000 inmigrantes que han llegado a las costas españolas en lo que va de año. Más de 20.000 personas con nombre, apellido y una historia personal a sus espaldas. Explica que hace unos cuatro días naufragaron cuando salían de la costa marroquí, y que al volver a nado a la playa se separó de su marido. El mar los había separado, no sabía si seguía con vida, hasta que al día siguiente él la contactó a través de un conocido para decirle que había sobrevivido y había llegado a España en otra embarcación. Ahora su marido la está esperando en Bilbao, desde donde planean seguir hacia Francia y construir juntos su nuevo hogar.

En los últimos años las cifras de inmigrantes que llegan a Europa se han convertido en eso, simplemente en cifras, en gráficos comparativos anuales que recuerdan más a activos de bolsa que a cifras de personas. El ministro del Interior italiano, el ultraderechista Matteo Salvini, ha transformado la inmigración en su gran bandera política, con un discurso duro y agresivo en contra de los inmigrantes y cerrando sus puertos a barcos de rescate de las oenegés. Aquí en España el nuevo líder del PP, Pablo Casado, se subió al carro de Salvini: “No es posible que haya papeles para todos y que España pueda absorber millones de africanos”. El líder de Ciudadanos no quiso quedarse atrás y corrió a fotografiarse junto a la verja de Ceuta, rodeado de agentes de la Guardia Civil. En cambio, el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, decidió el 11 de junio ofrecer València para que el barco de rescate Aquarius pudiese atracar. Muchos aún se preguntan por su cambio de opinión de los últimos días.

Conocedores todos, como políticos experimentados, aunque algunos más que otros, que la política migratoria puede reportarles esos votos tan deseados, el fenómeno migratorio en Europa se está convirtiendo en el ring político más fundamental para la mayoría de partidos políticos y gobiernos.

Pero sobre el terreno cae la noche, sopla viento de levante y eso crea en la bahía de Algeciras un incisivo frío que va calando si uno se queda quieto. Los voluntarios de la Cruz Roja han proporcionado ropa seca a Mariam, que parece más tranquila, y Cheick Soumahoro disfruta comiendo una magdalena ajeno a lo que acaba de vivir. El pequeño no es consciente de que se acaba de jugar la vida en una barca hinchable sin motor y que hacía aguas por todos sitios. “Dos años”, repite incansable Mariam en francés. “Dos años escondida en Marruecos, malviviendo, esperando mi oportunidad para cruzar a España”, dice entre sollozos.

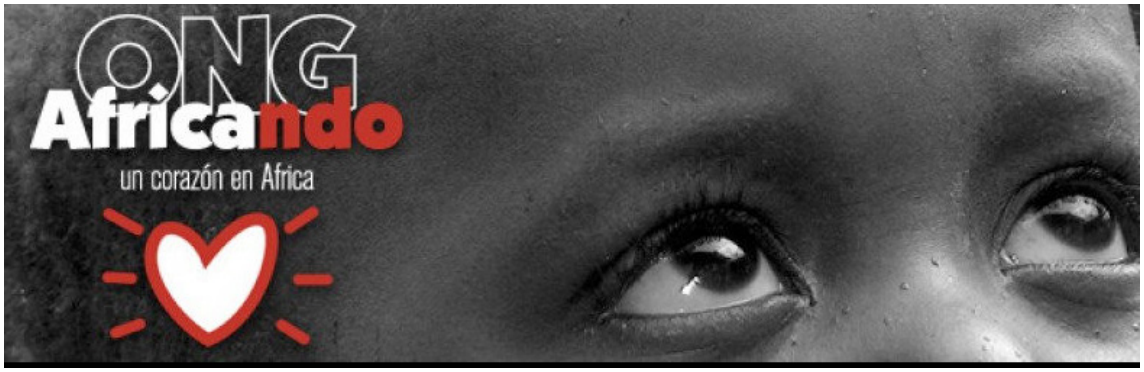
En la esquina opuesta del barco, otra mujer, Dorcasse, también de Costa de Marfil, descansa apoyada sobre unos cables. “No sé qué voy a hacer, ni dónde voy a ir,simplemente estar viva hoy ya es una alegría”, dice. Su cara transmite tranquilidad al mismo tiempo que refleja la dureza de alguien que ha sufrido mucho para llegar a Europa.

El olor a diésel es intenso y el ruido ensordecedor. El barco de Salvamento Marítimo inicia las maniobras de atraque en el puerto para poder desembarcar a los inmigrantes que acaba de rescatar. Una enorme grúa transporta una pasarela de hierro pesada que unirá el decrépito muelle de Crinavis con la embarcación. Esta zona portuaria casi abandonada y en desuso, a medio camino entre Algeci-

ras y Gibraltar, ha sido la elegida para crear un nuevo centro para inmigrantes, y esta vez lo han bautizado como CATE, Centro de Atención Temporal a Extranjeros. El nombre parece ideado para dejar claro a los recién llegados lo que serán en España, extranjeros. Empiezan a bajar del barco y cuatro agentes de la Guardia Civil los esperan.

Son más de las once de la noche y aún les aguarda una sorpresa más. No hay vehículos para transportarlos hasta el centro. El único autobús destinado al transporte de inmigrantes en esta zona está ocupado en otro puerto. Por lo que los inmigrantes tienen que caminar la distancia desde el muelle al centro de detención, que es como debería llamarse, ya que acaban de ser oficialmente detenidos.

Sorprende que después de más de veinte años de llegada de inmigrantes a esta zona de España, el nuevo centro designado para recibir inmigrantes sea una antigua nave industrial abandonada adecuada con prisas, y unas tiendas de campaña naranjas llenas de literas. Los inmigrantes empiezan a caminar en fila, envueltos en sus mantas rojas, en silencio y acompasados llegan hasta la puerta de la nave. Los policías, protegidos con mascarillas, los registran y les confiscan sus pertenencias. Mariam se acomoda sobre la que será su cama hoy, deja a su pequeño sobre el colchón y por fin Cheick Soumahoro parece tranquilo. Son sus primeras horas en la tierra que soñaban, y ya son oficialmente inmigrantes ilegales sin papeles.



CGT denuncia que SASEMAR permite que las embarcaciones de rescate de personas funcionen como autobuses en plena crisis migratoria

Viernes, 17/08/2018 – 13:11

En las últimas 48 horas las tripulaciones de Salvamento Marítimo, totalmente desbordadas y con limitados medios humanos y materiales, han rescatado en el Mediterráneo a más de 600 personas

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha denunciado este jueves que desde la dirección de SASEMAR, el ente público encargado de la seguridad marítima en aguas del Estado español, se está accediendo a los requerimientos del ministerio del Interior para que las tripulaciones de algunas embarcaciones de salvamento marítimo funcionen como autobuses para trasladar a las personas migrantes que están llegando en las últimas horas, de unos puertos a otros de las costas andaluzas. En concreto, CGT ha indicado que uno de estos traslados se ha producido en la mañana del jueves, 16 de agosto, de Motril a Almería con el total consentimiento de los responsables de esta organización y sin las medidas básicas de seguridad, como puede ser la existencia de chalecos salvavidas para todas las personas que han viajado en este barco.

Según la organización anarcosindicalista, la decisión de trasladar a estas personas en estas embarcaciones en lugar de hacerlo por tierra está incidiendo directamente y de manera seria en la labor para las que están destinadas, que no es otra que la salvaguarda de la vida humana en la mar.

CGT ha señalado también que la Capitanía de Almería ha justificado esta actuación viendo “normal” que se transporten a 60 personas sin chalecos salvavidas imprescindibles y dejando inoperativa la unidad durante unas horas muy valiosas dada la gran cantidad de pateras que podrían estar en este momento realizando una peligrosa travesía en el Mediterráneo para intentar llegar a Europa.

La Confederación General del Trabajo reprocha a la dirección de Salvamento Marítimo que haya vuelto a ceder ante las presiones del Ministerio del Interior en unos días en los que la llegada de migrantes a las costas andaluzas es masiva y constante evidenciándose, una vez más, que la seguridad, tanto de las personas migrantes como de las personas trabajadoras de este servicio público, es lo que menos importa.

Al filo de la tragedia: Salvamento les rescató cuando la patera estaba semihundida

Cerca de 300 personas han sido rescatadas este jueves por Salvamento Marítimo en pateras localizadas en aguas del Estrecho y del Mar de Alborán. El contingente más numeroso estaba formado por 115 inmigrantes, entre ellos varios menores y un bebé, que fueron trasladados a los puertos de las localidades gaditanas de Barbate y Algeciras.

31 agosto 2018

No obstante, el más peligroso ha sido el rescate en el mar de Alborán de una patera que estaba a la deriva y semihundida con algunos de sus 57 ocupantes en el agua.

Dentro de poco Salvamento Marítimo podrá contar con la colaboración de Pro Activa Open Arms para los rescates en el estrecho de Gibraltar y el mar de Alborán. El Ministerio de Fomento va a concretar ahora la fórmula jurídica para dar cobertura al ofrecimiento de la ONG, que pone a disposición sus efectivos humanos y materiales.

Se espera que el acuerdo se materialice en las próximas semanas. Llega después de que Open Arms haya rescatado a 27.000 inmigrantes en el Mediterráneo central, y tras un incremento del flujo hacia las costas españolas por las dificultades para el desembarco en puertos de Italia y Malta. Oscar Camps es uno de sus integrantes. La representación sindical de CGT en Salvamento Marítimo valora el gesto y la labor de Open Arms, pero insiste en su mensaje de las últimas semanas.

Desde Algeciras Acoge han mostrado su satisfacción por el refuerzo de medios en el rescate de migrantes en El Estrecho con la próxima incorporación de Proactiva Open Arms.

Oenegés de salvamento, personajes del 2018

Donamos la recaudación de nuestro último programa en el teatro de 2018 a Open Arms y Maydayterraneo

Diciembre 2018

Frank T y Lucía Mbomío son los maestros de ceremonia de este especial dedicado a las ONGs de rescate en el Mediterráneo, nuestro último programa del año en el Teatro Fígaro.

Javier Gallego entrevista a Médicos Sin Fronteras, Open Arms y Maydayterráneo. A trabajadores de entes públicos, como Manuel Capa (trabajador de Salvamento Marítimo y delegado de CGT). También a las personas que cruzan la frontera como Batoura Sylla, solicitante de asilo que huyó de Guinea Conakry, donde ejercía como periodista. Y Nicole Ndongala es la directora de Karibu, la asociación que la acogió al llegar de la República Democrática del Congo

CEAR y la Red Social de Acogida nos cuentan cómo está funcionando nuestro sistema de acogida. Salvamento Marítimo expone sus reivindicaciones para salvar más vidas. Nico Castellano analiza la situación con la perspectiva del que lleva una vida contándolo y presenta *"El naufragio: 30 años de memoria sumergida"*.

Y Manu Tomillo vuelve de Estrasburgo para contarnos la cómo la misma Europa que pone trabas a las ONG de rescate, las nomina a los Premio Sajarov.

Alondra Bentley, que nos hará viajar con su último e impresionante trabajo: Solar System.

Y os traemos un regalo: un cuento de navidad real que presentaremos en Matadero para el que ya puedes comprar entradas. Para cerrar el programa Javier Gallego leerá el poema dedicado a los que mueren tratando de llegar a Europa: *Como si nunca hubieran sido.*

Lo recaudado será donado a las ONG de salvamento marítimo: Open Arms y Maydayterraneo. Médicos sin Fronteras rechazó nuestra donación después de que el Aquarius se haya visto obligado a dejar de operar. Prefieren que el dinero vaya para las otras oenegés que sí tienen barcos para seguir salvando vidas en el Mediterráneo. ¡Gracias a todos los que remáis a favor!

EL SALTO

¿Hacia el desmantelamiento de Salvamento Marítimo?

Los trabajadores de Salvamento Marítimo advierten que el mando único para la coordinación de las tareas de salvamento podría ser un paso previo al desmantelamiento de este servicio público, que ahora celebra sus 25 años de existencia.

Madrid, 15 diciembre 2018

"Creo que lo que están intentando es desmantelar el servicio", afirma Ismael Furió sobre Salvamento Marítimo, entidad que este mes cumple un cuarto de siglo de existencia.

Furió, presidente del comité de empresa de CGT, sindicato con mayor representación entre los trabajadores de tripulación de Salvamento Marítimo, lleva 14 años trabajando en este servicio público. En este tiempo ha visto cómo este servicio pasaba de ser una empresa de capital público a estar integrada, a partir de 2012, en Sasemar, empresa pública dependiente del Ministerio de Fomento —dejando a los trabajadores de flota bajo la denominación de "a extinguir" y cubriendo nuevas plazas con trabajadores eventuales— y, ahora, a ser coordinada bajo el mando único de un mando de la Guardia Civil —desde agosto—.

A principios de verano, los trabajadores de Salvamento Marítimo comenzaron una campaña que daba continuidad a las reivindicaciones que desde hace ya algunos años venían haciendo. "Conseguimos que nos hicieran algo de caso", apunta Furió. Desde entonces, resalta que sí encontraron el apoyo de muchos medios de comunicación, aunque ahora se ven también atacados por personas de

extrema derecha. “Hemos llegado a recibir amenazas en mensajes privados en Twitter”, denuncia Furió.

En verano, el recién entrado Ejecutivo de Pedro Sánchez aprobó unos refuerzos de tripulación que, sin embargo, tenían fecha de caducidad: desde finales de julio hasta el 31 de octubre. “Pedimos que mantengan los refuerzos, que se deje de tomar como una situación de emergencia algo que es una situación estructural y constante”, afirma por su parte Cristian Castaño Castaño, responsable de Marina Mercante de CC OO. Los refuerzos fueron finalmente extendidos en el tiempo, aunque solo por dos meses más, según detalla Furió, y ahora se vuelve a cubrir el plazo. El sindicalista de CGT apunta que, se todas formas, los refuerzos se están prorrogando cada dos meses, lo que hace más difícil su trabajo: “Los contratos de dos meses, cuando se renuevan, no se pueden concatenar, y viene gente nueva”.

“Hemos hablado con la dirección muchas veces para decirles que hay que arreglar esta situación, y desde la dirección muestran muy buenas voluntades de cara a la platea”, continúa Furió tras señalar el “pastón” que se han gastado en la fiesta de aniversario de Salvamento Marítimo a la vez que se argumenta que no hay dinero para responder a las peticiones de la plantilla. “Al menos que nos quiten la categoría de ‘a extinguir’”, reclama Furió.

A las peticiones de refuerzo de las embarcaciones y del personal —que llevan repitiendo desde hace años— se suma la denuncia de las situaciones a las que últimamente se les ha sometido, tanto a los trabajadores como a las personas rescatadas en alta mar. “Hemos llegado a tener durante ocho días a personas en embarcaciones porque no podían desembarcar”, denuncia Furió, que señala que se han dado casos de garrapatas y sarna por las largas estancias que son obligados a retener en las embarcaciones a decenas de personas que son rescatadas en muy mal estado y que necesitan una atención urgente. También que, durante ese tiempo, la embarcación queda inoperativa. En algunos casos, cuando llegan a puerto no les dejan desembarcar y les mandan a otros puertos. “Por ejemplo, no nos dejan desembarcar en Almería y nos hacen llevar a las personas rescatadas hasta Málaga”.

“No tenemos servicios ni capacidad de gestión, los servicios de las embarcaciones están pensados para ocho o diez personas, con un pequeño baño en cada camarote, y en algunos casos se han llegado a gestionar a 180 personas durante ocho días. Los migrantes han tenido que hacer sus necesidades en bolsas de basura”. Furió señala que, desde este verano, estas situaciones se han repetido ocho o nueve veces, pero afirma que seguramente va a seguir pasando.

Estas situaciones se repiten, según afirma Furió, desde la entrada del mando único para la coordinación de las acciones de salvamento marítimo. Fue en agosto y recayó en un mando de la Guardia Civil, lo que ha hecho volver el miedo a la militarización del servicio de salvamento.

“El PSOE siempre ha tenido intención de que [Salvamento marítimo] pasara a manos militares”, advierte Furió, quien recuerda que en 2015, la revista de Fundación Alternativas, cercana al PSOE, publicó un artículo en el que se adelantaba un proyecto de militarización del servicio de salvamento. “Lo están retomando”, sentencia Furió. Como muestra de ello, este año, el desfile de las Fuerzas Armadas del 12 de octubre, contó, por primera vez, con la participación de Salvamento Marítimo.

Furió recuerda que, a diferencia de ellos, las acciones del cuerpo de la Guardia Civil están entroncadas en Frontex. “Todos lo migrantes que llegan este año los recoge la Guardia Civil. Son los que dicen dónde se llevan y dónde se traen”, continúa, tras señalar que, hasta agosto, la Guardia Civil solo colaboraba en las tareas de rescate.

Desde El Salto hemos preguntado al Ministerio de Fomento y al Ministerio de Interior sobre el motivo de las retenciones en las embarcaciones que se han repetido en los últimos meses, pero hasta ahora no han dado respuesta. Sobre la decisión de imponer el mando único de la Guarda Civil afirman que, precisamente, el objetivo era que mejorara la coordinación entre los distintos agentes que intervienen en el rescate y atención a las personas migrantes.

CAMBIOS EN SALVAMENTO MARÍTIMO

Pocos días antes de la entrada del mando único de la Guardia Civil como coordinador de las tareas de salvamento, la empresa pública Salvamento Marítimo cambiaba su dirección.

A finales de julio,Juan Luis Pedrosa, del Partido Popular, pero capitán de marina mercante, fue sustituido, tras seis años al frente de Salvamento Marítimo, por Ignacio López Cano, hasta entonces secretario ejecutivo de Movimientos Sociales del PSOE y con una amplia experiencia, pero en el tercer sector. “No sabe nada de barcos, no quiero pensar qué puede pasar si vuelve a ocurrir un desastre como el del Prestige, porque a día de hoy, el máximo responsable de la seguridad marítima es este señor”, lamenta Furió.

“Igual ser marino favorecería la toma de decisiones”, añade con sarcasmo.

Un mes después de la llegada de López Cano a Salvamento Marítimo, desde el Ministerio de Fomento se anunció un acuerdo de colaboración con Proactiva Open Arms para las labores de salvamento en el mar de Alborán, cuya redacción la iba a hacer el nuevo director.

“Va a ser una experiencia de colaboración porque tiene una cultura muy distinta a la de la administración y de lo que se trata es de que el servicio público pueda nutrirse de ese compromiso y de esa cultura, pero también que la propia ONG entienda el sentido de lo que es el servicio público”, dijo el ministro de Fomento, José Luis Ábalos Meco, tras el anuncio del acuerdo. Tras varios meses de espera sin que se concretara el acuerdo, Proactiva decidió abandonar el Estrecho de Gibraltar.

El 31 de octubre llega a su fin el plazo en el que el Ministerio de Fomento aprobó tripulación de refuerzo para Salvamento Marítimo. Ante las reclamaciones por parte de esta empresa pública para que se mantengan los refuerzos, la última respuesta de Fomento es que ya no es necesario porque está cubierto con las embarcaciones de Open Arms. “En la última reunión [antes del 31 de octubre], el director económico de Sasemar nos dijo que no tenían intención de ampliar la plantilla, sino redistribuirla porque, como ya estaba Open Arms, ya no hacía falta”, afirma Furió.

¿QUÉ ES Y DE DONDE VIENE SALVAMENTO MARÍTIMO?

Salvamento Marítimo es un cuerpo civil dependiente del Ministerio de Fomento, único público en la Unión Europa. Como servicio se creó a partir de la Ley de Puertos y Marina Mercante de 1992, que entró en vigor en 1993, pero durante los primeros años, funcionó de forma externalizada. Fue la crisis del Prestige de 2002 la que supuso su creación como empresa pública. “Cuando pasó lo del Prestige no se pudo dar respuesta porque los barcos contratados tenían su propia vida comercial y no estaban”, explica Ismael Furió, quien recuerda que fue Europa la que reprendió al Gobierno español por la falta de coordinación a la hora de hacer frente a este desastre. “Desde Europa nos dicen que el salvamento marítimo no puede estar en manos de ONG y de lo privado”, recalca Furió.

El servicio de Salvamento Marítimo es un servicio único en la Unión Europea, dónde lo único que hay, años luz de las funciones de salvaguarda de la vida en el mar es FRONTEX y la Misión Sofía, cuyo objetivo principal es controlar la inmigración irregular. Y es precisamente esto lo que reclaman desde hace tiempo colectivos sociales de países como España o Italia.

“En 2012, cuando se cierran todas las empresas privadas de capital público, nosotros pasamos a formar parte de lo público”, explica Furió. Remolmar —antes Remasa, empresa de capital público cuyo único accionista era el ente público empresarial Sasemar, que gestionaba la flota de Salvamento Marítimo— pasa a ser parte de Sasemar y a depender del Ministerio de Fomento por una orden ministerial emitida en 2010. Los trabajadores de sus embarcaciones pasan a ser contratadas bajo el concepto de “fijos a extinguir”, una modalidad contractual sin precedentes en la Administración pública que provoca que se abran nuevas ofertas de empleo público para cubrir plazas en salvamento marítimo.

“Cuando se hace conversión a lo público, se coge activos y pasivos de Sasemar, pero al personal no se nos declara público, se nos declara a extinguir. No hay ninguna persona que tenga contrato fijo, salvo los controladores y directivos”, continúa Furió. Explica que la flota a extinguir “es una figura que se inventaron para ver qué hacen con nosotros” y que desde 2012 no se ha renovado ni una sola persona en las plantillas. “Todos los refuerzos se están cogiendo de la cola del paro con contratos de cuatro meses prorrogables sin experiencia, porque no pueden hacer bolsa de empleo. Es una situación insostenible”, continúa.

Actualmente, Salvamento Marítimo cuenta con 733 trabajadores de flota a los que se suman 200 trabajadores más en oficinas y otros 500 en las torres de control. A ellos se suman los directivos, todos cargos de libre designación.

Furió detalla que, de la situación de antes de la fusión en 2012, cuando no se contaba ningún trabajador eventual en la plantilla de Salvamento Marítimo, se ha pasado a que, en la actualidad, de los trabajadores estructurales, entre un 25% y un 30% son ya eventuales. “Hay otros tantos que cubren refuerzos, pero esa gente ni siquiera llega a aparecer en el censo de trabajadores porque es muy volátil”, explica. “Hay gente que se ha dejado cuatro meses en una de las crisis humanitarias más graves y ahora están en la calle”, apunta Furió. “Es triste que esta gente tiene que estar calentándose la cabeza por si les cogen”, añade.

EL SALTO

Frontera Sur: la vieja idea de la falsa Europa

Salvamento Marítimo, organización popular y entidades no gubernamentales dan salida a un pico histórico de llegadas de migrantes a las costas andaluzas.

Madrid, 18 diciembre 2018

Rotondas, barcas, bicicletas, marineros y centros de acogida. Nuevas estampas que no son tan nuevas en una tierra de invernaderos y jornaleros. Frontera norte para quienes llegan, frontera sur para quienes reciben. No hay nadie en las costas andaluzas que se sorprenda ante la llegada de migrantes en barca. Hace más de 30 años que llegan personas a las playas y los puertos, 800 kilómetros de costa andaluza que han sido bautizados como Frontera Sur. Mares de plástico, pabellones convertidos en campamentos y mantas rojas por doquier se mezclan entre una normalidad aparente.

Barbate, verano de 2018. Aliu mira a la cámara y sonríe. "Voy a probar suerte en el Barcelona o en el Real Madrid", confiesa. La suya es una mirada imposible de sostener. Tiene 17 años y espera en un almacén de atunes tras haber sido rescatado en el Estrecho de Gibraltar. Con un poco de suerte, tras el registro llevado a cabo por la Policía Nacional, recibirá una orden de expulsión y saldrá de comisaría.

Según previsiones de Salvamento Marítimo, Andalucía cerrará el año con más de 40.000 llegadas de personas migrantes. También cifra en unas 500 las llegadas diarias desde agosto. La Organización Internacional para las Migraciones (OIM) calculaba en julio que la llamada Frontera Sur ya era la que acumulaba más entradas, dejando atrás a Grecia e Italia. Aun así, Manuel Capa, delegado sindical de Sasemar por CGT, sostiene que las personas que han entrado este 2018 por las costas andaluzas no llenarían ni el Camp Nou.

Salvamento Marítimo es una empresa pública que depende del Ministerio de Fomento a través de Sasemar. La componen más de 1.500 trabajadores y una flota de buques, helicópteros y remolcadores para dar respuesta a cualquier emergencia en el mar. En Andalucía, la entidad cuenta con cinco torres de control en tierra: Almería, Algeciras, Cádiz, Huelva y Tarifa. Esta última, una de las más grandes del Estado, con características especiales por el lugar en el que se encuentra y el tráfico de la zona.

Capa sostiene que su lucha sindical no se basa en mejoras salariales sino en la seguridad de los trabajadores y las personas rescatadas. La tensión entre Salvamento Marítimo y los cuerpos policiales del Estado llegó a su punto más álgido el pasado agosto, cuando, por discrepancias y un supuesto malentendido en cuanto a las competencias, más de 500 personas quedaron estancadas durante siete días en el muelle del puerto de Algeciras. Durante aquella semana, la Policía Nacional se negó a poner en marcha el proceso burocrático de registro de llegadas y "fue la organización de rescate quien se encargó, sobrepasando sus competencias, de contratar los servicios de cáterin, de aseos químicos, e incluso las llamadas a ambulancias", asegura José Cristóbal Maraver, coordinador del centro de control de Tarifa.

Tras el caos, que algunos trabajadores de Salvamento calificaron de provocado, el gobierno de Pedro Sánchez instauró un mando único de gestión y coordinación de la llegada de migrantes. Los marineros aún hoy mantienen el desacuerdo con una decisión que, aseguran, nadie les consultó. "Es como si este mando militar fuese dios, pero nadie sabe qué cara tiene", asegura Capa. Tras instaurarse este nuevo mando, llegó también una circular a los trabajadores en la que se les informaba de la prohibición de hacer declaraciones a prensa sobre las llegadas de migrantes.

Aun así, los trabajadores de Salvamento Marítimo encuentran rendijas a través de las cuales poder hablar y expresar qué les supone a nivel psicológico este pico de barcas. "Esto es un mundo de machos, cuesta mucho que los marineros asuman que no pueden más", comenta Capa mientras cuenta los compañeros que han cogido bajas por trauma psicológico. Toni, uno de ellos, asegura que lo peor es no encontrar apoyo en el entorno: "Es muy duro volver al barrio y que me pregunten por qué no pincho las barcas. Estamos en el punto de mira, la opinión pública no quiere que vengan más migrantes y nosotros solo rescatamos gente que, buscando oportunidades, puede morir en el mar".

Organización popular

Aunque el racismo impera tanto en los medios de comunicación como en las conversaciones de bar, la organización de vecinos y vecinas en los pueblos de Andalucía no ha dejado de florecer durante todo este tiempo. Tras los rescates, a los cuales sin acreditación de prensa o permiso de las autoridades portuarias es imposible acceder, los migrantes suelen ser trasladados a comisarías para continuar el proceso burocrático. En picos de llegadas como los del verano, diversos espacios fueron adaptados para alojar personas. Cualquier edificio público con una amplia capacidad ha sido utilizado durante los últimos meses como alojamiento. Entre ellos, el pabellón deportivo de Los Cortijillos, en el municipio de Los Barrios, o el almacén de atunes en el puerto de Barbate. Estos recintos, sin asistencia médica y con posibilidades de contagio de sarna y otras enfermedades, fueron asistidos básicamente por voluntarios de la zona.

Durante los estancamientos de agosto, la organización popular fue clave para ofrecer una respuesta humana y digna a las llegadas que colapsaban los centros y pabellones. Desde Barbate a Los Barrios, vecinos y vecinas se movilizaron ante la pasividad institucional e incluso de las ONGs. Fabiola, una joven de Los Barrios que se organizó a partir de un encuentro en la parroquia del pueblo, asegura que no podían permitir que la imagen de su pueblo fuese de rechazo a las personas que llegan. “El trayecto de estas personas es demasiado duro como para que desde aquí pensemos que solo vienen a pedir ayudas; esta gente viene buscando una vida mejor, sean del color que sean”, comenta Fabiola. La joven asegura que, desde el ministerio, durante la semana de organización en Los Barrios, solo llegaron 450 comidas de las 700 que se necesitaban y esto les hizo también implicar a comercios y entidades locales.

Expulsión e invernaderos

Hay poco seguimiento mediático del destino de las personas llegadas a territorio español, pero los rescates no son el final de su camino. Muchas de ellas quieren viajar a Francia, algunas por reunificación familiar o por el idioma. Pero la búsqueda de trabajo sigue siendo el objetivo principal. Tras finalizar el proceso burocrático y obtener una orden de expulsión, muchos de los jóvenes recién llegados se disponen a buscar trabajo por la zona del mar de plástico, más de 30.000 hectáreas de invernaderos ubicadas entre San Isidro y El Ejido. Con tanta demanda, la explotación y las irregularidades son el pan de cada día.

Los caminos hacia los invernaderos están envueltos en silencio, viento y hostilidad. Grandes vallas publicitarias anuncian pesticidas y alambradas, el plástico se pinta con espray y cada rincón es aprovechado para ofrecer blanqueos o más lonas. Omar ha llegado hasta San Isidro desde Guinea Conakry. Cada mañana, sobre las 7h, se acerca a las rotondas de entrada al pueblo. Más de cien jóvenes esperan en alguna de las tres rotondas. Esperan furgonetas, esperan trabajar, esperan que pase otro día más. “No tengo un horario fijo ni sé cuándo voy a trabajar, ganamos unos 4 euros la hora, pero hace mucho calor en los invernaderos”, comenta Omar. Según los vecinos, las investigaciones de Hacienda son muy comunes y cada vez hay menos dueños de cortijos o invernaderos que les recojan.

Entre los datos y las miradas

Aunque las cifras de este 2018 han sobrepasado las de cualquier año anterior, nada es nuevo en las playas y los puertos andaluces. Albert Bitoden Yaka saltó la valla de Melilla en 1998, pero lo recuerda como si fuera ayer. Ahora coordina el centro de Algeciras de la Fundación Cepaim, encargada de asesorar a los migrantes en sus siguientes pasos en el Estado.

A Albert no se le hacen entrevistas, se le escucha, y no solo porque tenga mucho que decir, sino porque tiene ganas de hablar. Aunque sabe que los datos son noticia, rechaza que los titulares solo contengan números y se olviden de las personas. “No debemos preguntarles a dónde quieren llegar, sino qué traen con ellos, qué sueños, qué esperanzas”, comenta. Albert añade que vivimos una crisis de humanidad en la que lo primero que se les grita a las personas es que no son bienvenidas, sin entender, añade, “que sus sueños no dependen ni de las fronteras ni del Estado español”.

Aun así, el coordinador de Cepaim no se contenta con criticar la situación. También cuestiona los intereses tras esta ruta migratoria, sobre todo con el gobierno de Marruecos y las partidas presupuestarias que se le pagan para vigilar sus fronteras. “Siempre hay alguien que gana con esto”, sostiene.

En 2017 se registraron en el Estado español más de 31.000 solicitudes de asilo, el doble de 2016 y la cifra más alta de la historia. Con una demora de hasta dos años de resolución, actualmente hay más de 63.000 solicitudes pendientes de resolver. Que la Brigada de Extranjería de Aluche (Madrid) atienda solamente a 80 personas al día ha provocado en las últimas semanas que centenares de personas hagan colas cada noche para iniciar los trámites de regularización.

La imagen de los nichos sin nombre del cementerio de Tarifa se clava en la retina como si fuesen solo daños colaterales. Hace más de 30 años que los sin nombre mueren o llegan. Pasan los años y, a ambos lados de la Frontera Sur, se sigue comerciando con la vieja idea de la falsa Europa. Se vende y compra porque cotiza al alza desde hace años.

EL MUNDO

El Gobierno impone apagón informativo sobre la llegada de pateras

2 enero 2019

Mientras el Open Arms llegaba al puerto de Algecirascon 300 inmigrantes, escena recogida por los medios, la cuenta oficial de Salvamento Marítimo en redes (Sasemar) informaba de que gastar bromas a los servicios de emergencia es un delito. Un día antes, los tripulantes de su flota habían rescatado a 277 migrantes a bordo de pateras. La cuenta de este servicio gubernamental de rescate no se hizo eco. No es extraño.

Lo explica Ismael Furió, representante de la CGT en el organismo: «Sasemar ha decidido no informar en redes de estas llegadas. No es algo que el Gobierno considere que venda en este momento», explica. El apagón informativo coincide, además, con la irrupción de Vox y su discurso anti inmigración irregular. Fuentes de prensa de Sasemar indican que obedece a «una revisión de la estrategia de comunicación».

Según la CGT, la estrategia «es hacernos desaparecer de los medios» a la vez que se retiran los refuerzos que se consiguieron este verano, dado el aumento de la llegada de pateras. El sindicalista denuncia que, en paralelo, no se ahorró en gastos para celebrar el 25 aniversario de la creación de este cuerpo de rescate marítimo rediseño del logotipo incluido y entrega de premios en Madrid, con decenas de invitados llegados de toda España.

Los refuerzos de este verano se consiguieron después de una campaña en las redes sociales, bautizada con el nombre de #MásManosMásVidas, con gran repercusión. Según explica Furió, «se hicieron contratos eventuales para poner a un cuarto tripulante más en las lanchas, además de meter un tercer turno en las unidades con más carga de trabajo». «Tenemos a gente veterana de baja. Es muy duro rescatar cadáveres de niños o mantener varios días a bordo a cientos de personas sin poder desembarcarlas por trabas gubernamentales o falta de previsión», denuncia.

Cuando la movilización alcanzó las televisiones, la dirección de Salvamento Marítimo -ya dirigida por el Gobierno socialista- llamó y les concedió los refuerzos que ahora se retiran, con los contratos eventuales vencidos. Desde los fastos del 25 aniversario, la falta de información en las redes sociales sobre los rescates de las pateras es evidente. Fuentes sindicales explicaron que recibieron toques de atención de la dirección sobre lo que publican en sus cuentas en las redes, algo que jamás había ocurrido con la dirección del anterior Gobierno.

De hecho, hasta que se produjo la llegada de Pedro Sánchez a La Moncloa, la cuenta oficial de Salvamento Marítimo informaba de cada llegada a puerto, con las pateras rescatadas e, incluso, fotos del desembarco. Sin embargo, ahora cobró protagonismo el rescate aéreo y contar cómo se ayuda en incidencias con yates y barcos pesqueros, además de aconsejar cómo actuar en caso de presenciar un ictus. En la sala de prensa de su web, sólo noticias sobre los rescates de helicópteros, los premios por el 25 aniversario y una mención a su actual director, Ignacio López, recibiendo un galardón en su Málaga natal, de la ONG Málaga Acoge. Casualmente, esta ONG publicó hace meses un estudio criticando la cobertura informativa de la llegada de inmigrantes por usar un lenguaje que podía causar alarma en la población.

Informativamente, las directrices cambiaron con la llegada de López, uno de los escasos apoyos que tenía Pedro Sánchez en Andalucía cuando se lanzó a las primarias contra su compañera Susana Díaz.

Al consumarse el cambio de Gobierno, el ya presidente le nombró máximo responsable de Salvamento Marítimo, pese a no tener ninguna experiencia en asuntos marítimos. Su nombramiento lo tuvo que defender José Luis Ábalos en el Congreso, a petición del PP: «Es perfectamente idóneo y estoy convencido de que cumplirá satisfactoriamente su labor, porque, además de su competencia, ha demostrado un gran compromiso solidario», señaló el ministro de Fomento, y es que López estuvo muy vinculado desde el aparato del PSOE a las ONG.

Fuentes sindicales explicaron que su antecesor en el cargo, Juan Luis Pedrosa, marino mercante y ex alcalde de Pontevedra, nunca intentó que no hablaran con los medios de comunicación, como sí ocurre en este momento. Otro de los temores de Furió es que el PSOE acabe militarizando este servicio público. Cree que un primer paso fue poner en el Estrecho un mando único bajo la coordinación de la Guardia Civil.

El verano pasado, el Gobierno anunció que el Open Arms ayudaría a Salvamento Marítimo en el Estrecho, pero finalmente no ocurrió por el malestar expresado por los trabajadores. Fue la diputada de Podemos, Ione Belarra, la que pidió dotarlo de más recursos.

eldiario.es
Periodismo a pesar de todo

Los rescates de migrantes desaparecen de las redes sociales de Salvamento Marítimo por "un cambio en el protocolo de comunicación"

Salvamento Marítimo confirma haber dejado de publicar la información sobre rescates de migrantes por un giro en su estrategia de información.

Los trabajadores del organismo, dependiente de Fomento, critican lo que consideran un "apagón" informativo en Twitter: "Se callan ante los ataques de partidos ultras como Vox".

Mientras el 1 y el 2 de enero rescataron a más de 100 migrantes al día, Salvamento Marítimo solo tuiteaba sobre la localización de un "trozo macizo a la deriva" o el "primer amanecer del año".

03/01/2019 - 21:02h

Hace unos meses, un solo vistazo a las redes sociales de Salvamento Marítimo bastaba para encontrar las cifras de rescates realizados cada día por el organismo dependiente del Ministerio de Fomento, más allá de la nacionalidad y el estatus administrativo de las personas socorridas. Pero "una revisión en el protocolo de comunicación" de SASEMAR se ha traducido en que los migrantes salvados hayan desaparecido de sus publicaciones de Twitter, según han confirmado fuentes de la entidad a eldiario.es

El equipo de comunicación de SASEMAR continúa respondiendo a las preguntas de los periodistas sobre las cifras de rescates de pateras, pero ya no difunde el parte a través de sus redes sociales, como sí hacía de forma automática hasta finales de este verano, cuando el número de llegadas de pateras por el Estrecho experimentó un fuerte aumento.

Los trabajadores de la flota de Salvamento Marítimo, representados en el sindicato CGT, han sido los primeros en alertar de su preocupación sobre el cambio en la política comunicativa del organismo. "Desde verano hemos notado una reducción paulatina de las publicaciones sobre los rescates de pateras, pero el frenazo se ha producido tras la celebración del 25 aniversario de Salvamento Marítimo (el pasado 11 de diciembre)", describe Ismael Furio, portavoz de CGT en el organismo. "Ha habido órdenes para que haya un apagón informativo", añade.

Desde el departamento de prensa de Salvamento Marítimo niegan que se trate de un "apagón informativo", pues responden de forma rápida a las preguntas de la prensa sobre todas sus operaciones, aunque sí confirman el cese de la difusión por Twitter de los datos sobre rescates de pateras. Se debe, aseguran, a una revisión de su política de comunicación. "Todos los días informamos a los medios que nos preguntan sobre esas cifras. No estamos publicando esa información por redes sociales porque se está revisando el protocolo de comunicación", han explicado fuentes del organismo a eldiario.es.

Furio liga el frenazo en la información sobre los rescates de migrantes en Twitter con dos episodios recientes. Por un lado, el aumento de las críticas recibidas por Salvamento Marítimo a través de menciones en redes sociales desde perfiles "generalmente anónimos" de simpatizantes con ideas de extrema derecha cuando la cuenta oficial del organismo dependiente de Fomento informaba sobre las operaciones de auxilio a migrantes.

"Cada vez era más común leer tuits en los que nos llamaban 'negreros' o taxis de migrantes. Pero SASEMAR tomó la peor decisión: callarse ante los ataques ultras de partidos como Vox", detallan desde CGT, que consideran que el Ejecutivo "debería desmontar ese discurso con más datos".

En segundo lugar, el representante de los trabajadores sindicados cita las reivindicaciones laborales de las flotas de Alborán y el

Estrecho tras el aumento de las operaciones de rescate realizadas desde el pasado verano. “Entonces, comenzamos la campaña ‘Más manos, más vidas’, para denunciar que estábamos rescatando a miles de personas, haciendo muchas horas sin medios ni recursos”, apunta Furiò.

“Comenzaron a decir a los empleados que no podían hablar con la prensa sobre las reivindicaciones, solo podían hacerlo a través del departamento de prensa. Hicieron desaparecer la imagen de la flota del mar de Alborán y el Estrecho, quieren obviar a los migrantes”, continúa el trabajador de Salvamento Marítimo.

“Ahora solo publican situaciones bucólicas, puestas de sol, aviones”, añade. Las publicaciones de la cuenta oficial de Twitter de Salvamento Marítimo durante los últimos días refuerzan sus palabras. El 1 de enero, por ejemplo, sus tripulaciones salvaron 111 personas a bordo de tres pateras frente a las costas andaluzas. El organismo solo tuiteó felicitaciones de año nuevo, la localización de “un trozo macizo de 167 kilos flotando a la deriva” y una fotografía del “primer amanecer del año”.

El día siguiente, 2 enero, Salvamento Marítimo compartió por Twiter unas recomendaciones sobre “seguridad náutica” y una imagen de archivo de un helicóptero junto al rescatador ligado a un mensaje inspirador. Durante esa jornada sus equipos salvaron la vida a 164 personas que viajaban en tres pateras en el mar de Alborán, pero ni rastro en sus redes sociales.

“Tras un año tan dramático en la frontera, es un error”

Desde la ONG Caminando Fronteras, la organización que suele dar la voz de alerta de muchas de las pateras que acaba rescatando Salvamento Marítimo, lamentan el giro en la política informativa del organismo. “En uno de los años más dramáticos de la frontera sur, dejar de publicar los únicos datos oficiales sobre muertes y rescates que hay, es un graso error”, lamenta Helena Maleno.

“Supongo que se debe al miedo del auge de la extrema derecha, pero no nos podemos esconder. Es como si dejásemos de publicar los datos de mujeres asesinadas. No podemos esconder una realidad que está pasando en nuestras costas”, añade la defensora de derechos humanos.

“Hay que empezar a construir un discurso diferente, anular estos 30 años de discurso del miedo y cuidar la comunicación, pero no ocultar lo que está pasando. Entiendo que es una medida de prudencia pero le pido al Gobierno español que sea valiente”, reflexiona la activista.

Falta de información oficial sobre desaparecidos

La ONG Caminando Fronteras ha publicado esta semana los datos del balance anual del derecho a la vida en la frontera sur. Según sus cifras, obtenidas a través de subservicio de alertas de pateras en riesgo y el acompañamiento de familiares de migrantes desaparecidos, 846 personas han perdido la vida en su camino migratorio hacia España en 2018. El recuento de la Organización Internacional de las Migraciones (OIM), recopilado mediante la información de ONG y los medios de comunicación, sitúa la cifra en 769 mirantes fallecidos durante el año pasado (hasta el 26 de diciembre).

Sin embargo, el Gobierno no cuenta con ninguna base de datos oficial y pública sobre migrantes desaparecidos o fallecidos en su ruta migratoria hacia España. La única información oficial difundida un organismo oficial de manera automática viene de Salvamento Marítimo -aunque los datos sobre desapariciones ya eran escasos- que ha dejado de transmitirla pos sus redes sociales y se limita a responder las preguntas de la prensa.

La falta de información oficial pública sobre rescates y desaparecidos choca con las exigencias del Pacto Mundial para la Migración de la ONU, ratificado por el Estado español a principios de diciembre. Uno de sus objetivos consiste en mejorar las bases de datos sobre llegadas de migrantes y desaparecidos en el camino, así como el impulso de la identificación de estos y el contacto con sus familiares.

A través de su labor de acompañamiento a las familias que buscan a seres queridos desaparecidos, Caminando Fronteras ha estado en contacto con el dolor que provoca la falta de información. Cada dato contrastado, apunta Maleno, alivia poco a poco su sufrimiento.

"Las familias buscan desesperadamente toda la información, porque necesitan reconstruir ese relato de la verdad. Porque les sirve para pasar el duelo", sostiene la activista, que explica así la necesidad de mejorar la recopilación de datos sobre rescates y desapariciones en el Estrecho. Por eso, apunta, cualquier paso atrás en la difusión de información, como los partes realizados por Salvamento Marítimo a través de Twitter, "es un error".

Los naufragios de embarcaciones completas suelen ir ligados a la falta de información debido a que la inexistencia de supervivientes obstaculiza la recolección de datos. Este miércoles, Maleno envió el balance de víctimas de tragedias migratorias a un familiar de un desaparecido en una de esas pateras que el mar se tragó en su totalidad en 2018. "Me decía: 'muchas gracias, porque esos datos así publicados nos alivian. Mi hermano forma parte de esa gente. Sabemos que mi hermano está entre esa gente. Al menos alguien le ha buscado", concluye la activista.

msn noticias

Los rescates de migrantes desaparecen de las redes sociales de Salvamento Marítimo por "un cambio en el protocolo de comunicación"

03/01/2019

Hace unos meses, un solo vistazo a las redes sociales de Salvamento Marítimo bastaba para encontrar las cifras de rescates realizados cada día por el organismo dependiente del Ministerio de Fomento, más allá de la nacionalidad y el estatus administrativo de las personas socorridas. Pero "una revisión en el protocolo de comunicación" de SASEMAR se ha traducido en que los migrantes salvados hayan desaparecido de sus publicaciones de Twitter, según han confirmado fuentes de la entidad a eldiario.es

El equipo de comunicación de SASEMAR continúa respondiendo a las preguntas de los periodistas sobre las cifras de rescates de pateras, pero ya no difunde el parte a través de sus redes sociales, como sí hacía de forma automática hasta finales de este verano, cuando el número de llegadas de pateras por el Estrecho experimentó un fuerte aumento.

Los trabajadores de la flota de Salvamento Marítimo, representados en el sindicato CGT, han sido los primeros en alertar de su preocupación sobre el cambio en la política comunicativa del organismo. "Desde verano hemos notado una reducción paulatina de las publicaciones sobre los rescates de pateras, pero el frenazo se ha producido tras la celebración del 25 aniversario de Salvamento Marítimo (el pasado 11 de diciembre)", describe Ismael Furio, portavoz de CGT en el organismo. "Ha habido órdenes para que haya un apagón informativo", añade.

Desde el departamento de prensa de Salvamento Marítimo niegan que se trate de un "apagón informativo", pues responden de forma rápida a las preguntas de la prensa sobre todas sus operaciones, aunque sí confirman el cese de la difusión por Twitter de los datos sobre rescates de pateras. Se debe, aseguran, a una revisión de su política de comunicación. "Todos los días informamos a los medios que nos preguntan sobre esas cifras. No estamos publicando esa información por redes sociales porque se está revisando el protocolo de comunicación", han explicado fuentes del organismo a eldiario.es.

Furio liga el frenazo en la información sobre los rescates de migrantes en Twitter con dos episodios recientes. Por un lado, el aumento de las críticas recibidas por Salvamento Marítimo a través de menciones en redes sociales desde perfiles "generalmente anónimos" de simpatizantes con ideas de extrema derecha cuando la cuenta oficial del organismo dependiente de Fomento informaba sobre las operaciones de auxilio a migrantes.

"Cada vez era más común leer tuits en los que nos llamaban 'negreros' o taxis de migrantes. Pero SASEMAR tomó la peor decisión: callarse ante los ataques ultras de partidos como Vox", detallan desde CGT, que consideran que el Ejecutivo "debería desmontar ese discurso con más datos".

En segundo lugar, el representante de los trabajadores sindicados cita las reivindicaciones laborales de las flotas de Alborán y el Estrecho tras el aumento de las operaciones de rescate realizadas desde el pasado verano. "Entonces, comenzamos la campaña 'Más manos, más vidas', para denunciar que estábamos rescatando a miles de personas, haciendo muchas horas sin medios ni recursos", apunta Furio.

"Comenzaron a decir a los empleados que no podían hablar con la prensa sobre las reivindicaciones, solo podían hacerlo a través del departamento de prensa. Hicieron desaparecer la imagen de la flota del mar de Alborán y el Estrecho, quieren obviar a los migrantes", continúa el trabajador de Salvamento Marítimo.

"Ahora solo publican situaciones bucólicas, puestas de sol, aviones", añade. Las publicaciones de la cuenta oficial de Twitter de

Salvamento Marítimo durante los últimos días refuerzan sus palabras. El 1 de enero, por ejemplo, sus tripulaciones salvaron 111 personas a bordo de tras pateras frente a las costas andaluzas. El organismo solo tuiteó felicitaciones de año nuevo, la localización de "un trozo macizo de 167 kilos flotando a la deriva" y una fotografía del "primer amanecer del año".

El día siguiente, 2 enero, Salvamento Marítimo compartió por Twiter unas recomendaciones sobre "seguridad náutica" y una imagen de archivo de un helicóptero junto al rescatador ligado a un mensaje inspirador. Durante esa jornada sus equipos salvaron la vida a 164 personas que viajaban en tres pateras en el mar de Alborán, pero ni rastro en sus redes sociales.

"Tras un año tan dramático en la frontera, es un error"

Desde la ONG Caminando Fronteras, la organización que suele dar la voz de alerta de muchas de las pateras que acaba rescatando Salvamento Marítimo, lamentan el giro en la política informativa del organismo. "En uno de los años más dramáticos de la frontera sur, dejar de publicar los únicos datos oficiales sobre muertes y rescates que hay, es un graso error", lamenta Helena Maleno.

"Supongo que se debe al miedo del auge de la extrema derecha, pero no nos podemos esconder. Es como si dejásemos de publicar los datos de mujeres asesinadas. No podemos esconder una realidad que está pasando en nuestras costas", añade la defensora de derechos humanos.

"Hay que empezar a construir un discurso diferente, anular estos 30 años de discurso del miedo y cuidar la comunicación, pero no ocultar lo que está pasando. entiendo que es una medida de prudencia pero le pido al Gobierno español que sea valiente", reflexiona la activista.

Falta de información oficial sobre desaparecidos

La ONG Caminando Fronteras ha publicado esta semana los datos de el balance anual del derecho a la vida en la frontera sur. Según sus cifras, obtenidas a través de subservicio de alertas de pateras en riesgo y el acompañamiento de familiares de migrantes desaparecidos, 846 personas han perdido la vida en su camino migratorio hacia España en 2018. El recuento de la Organización Internacional de las Migraciones (OIM), recopilado mediante la información de ONG y los medios de comunicación, sitúa la cifra en 769 mirantes fallecidos durante el año pasado (hasta el 26 de diciembre).

Sin embargo, el Gobierno no cuenta con ninguna base de datos oficial y pública sobre migrantes desaparecidos o fallecidos en su ruta migratoria hacia España. La única información oficial difundida un organismo oficial de manera automática viene de Salvamento Marítimo -aunque los datos sobre desapariciones ya eran escasos- que ha dejado de transmitirla pos sus redes sociales y se limita a responder las preguntas de la prensa.

La falta de información oficial pública sobre rescates y desaparecidos choca con las exigencias del Pacto Mundial para la Migración de la ONU, ratificado por el Estado español a principios de diciembre. Uno de sus objetivos consiste en mejorar las bases de datos sobre llegadas de migrantes y desaparecidos en el camino, así como el impulso de la identificación de estos y el contacto con sus familiares.

A través de su labor de acompañamiento a las familias que buscan a seres queridos desaparecidos, Caminando Fronteras ha estado en contacto con el dolor que provoca la falta de información. Cada dato contrastado, apunta Maleno, alivia poco a poco su sufrimiento.

"Las familias buscan desesperadamente toda la información, porque necesitan reconstruir ese relato de la verdad. Porque les sirve para pasar el duelo", sostiene la activista, que explica así la necesidad de mejorar la recopilación de datos sobre rescates y desapariciones en el Estrecho. Por eso, apunta, cualquier paso atrás en la difusión de información, como los partes realizados por Salvamento Marítimo a través de Twitter, "es un error".

Los naufragios de embarcaciones completas suelen ir ligados a la falta de información debido a que la inexistencia de supervivientes obstaculiza la recolección de datos. Este miércoles, Maleno envió el balance de víctimas de tragedias migratorias a un familiar de un desaparecido en una de esas pateras que el mar se tragó en su totalidad en 2018. "Me decía: 'muchas gracias, porque esos datos así publicados nos alivian. Mi hermano forma parte de esa gente. Sabemos que mi hermano está entre esa gente. Al menos alguien le ha buscado", concluye la activista.

AraInfo
Diario Libre d'Aragón ■ Fundau en 2010

CGT Sasemar denuncia la retirada de refuerzos en el mar de Alborán y en el estrecho de Gibraltar

Para la organización anarcosindicalista, esta decisión es "irrazonable" dadas las circunstancias que se mantienen durante las últimas semanas en las costas andaluzas, donde las tripulaciones de Salvamento Marítimo actualmente están realizando labores de rescate muy delicadas, "con una importante sobrecarga de esfuerzo y horas de trabajo".

ARAINFO REDACCIÓN | 8 enero, 2019 10.01

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha denunciado, a través de un comunicado, que la dirección de Sasemar, ente público dependiente del Ministerio español de Fomento, ha decidido retirar los efectivos de refuerzo logrados para las embarcaciones de rescate durante el pasado verano.

Para la organización anarcosindicalista, esta decisión es "irrazonable" dadas las circunstancias que se mantienen durante las últimas semanas en las costas andaluzas, donde las tripulaciones de Salvamento Marítimo actualmente están realizando labores de rescate muy delicadas, "con una importante sobrecarga de esfuerzo y horas de trabajo".

La dirección de Sasemar justifica la retirada de medios humanos argumentando que el número de personas migrantes ha descendido durante los últimos meses, algo que la organización anarcosindicalista niega recalcando que solo en el último fin de semana se han salvado a casi 600 seres humanos.

Por esta razón, CGT considera que detrás de esta decisión, con la que se eliminarían las terceras tripulaciones de todas las unidades a excepción de las de la salvamar Spica (Almería) y la salvamar Arcturus (Tarifa), "solo está la pretensión de llevar a cabo una serie de recortes en un servicio público importantísimo y a costa de la vida de muchas personas".

Además, manifiesta que las tripulaciones de Sasemar llevan soportando durante muchos años todo el peso de la crisis migratoria, realizando una labor imprescindible con medios muy limitados.

Por todo ello, CGT anuncia que continuará adelante con la campaña de denuncias y paralelamente solicitará a la dirección de este organismo público que retome cuanto antes la regularización de las plazas de flota mediante una oferta de empleo.

CGT Sasemar denuncia la retirada de refuerzos en el mar de Alborán y en el estrecho de Gibraltar

Estos efectivos se lograron durante el verano tras una campaña que exigía, al gobierno socialista del Estado español, más medios humanos y materiales.

Actualidad Redacción 08/01/2019

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha denunciado, a través de un comunicado, que la dirección de Sasemar, ente público dependiente del Ministerio de Fomento, ha decidido retirar los efectivos de refuerzo logrados para las embarcaciones de rescate durante el pasado verano.

Para la organización anarcosindicalista, esta decisión es irrazonable dadas las circunstancias que se mantienen durante las últimas semanas en las costas andaluzas, donde las tripulaciones de Salvamento Marítimo actualmente están realizando labores de rescate muy delicadas, con una importante sobrecarga de esfuerzo y horas de trabajo.

La dirección de Sasemar justifica la retirada de medios humanos argumentando que el número de personas migrantes ha descendido durante los últimos meses, algo que la CGT niega recalcando que solo en el último fin de semana se han salvado a casi 600 seres humanos. Por esta razón, CGT considera que detrás de esta decisión, con la que se eliminarían las terceras tripulaciones de todas las unidades a excepción de las de la salvamar Spica (Almería) y la salvamar Arcturus (Tarifa), solo está la pretensión de llevar a cabo una serie de recortes en un servicio público importantísimo y a costa de la vida de muchas personas.

Además, CGT manifiesta que las tripulaciones de Sasemar llevan soportando durante muchos años todo el peso de la crisis migratoria, realizando una labor imprescindible con medios muy limitados. Por todo ello, CGT anuncia que continuará adelante con la campaña de denuncias y paralelamente solicitará a la dirección de este organismo público que retome cuanto antes la regularización de las plazas de flota mediante una oferta de empleo.

LA VANGUARDIA

CGT denuncia retirada refuerzos Salvamento Marítimo en Alborán y Estrecho

Almería, 8 enero 2019 (EFE)

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha denunciado que la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar), ente público dependiente del Ministerio de Fomento, ha decidido retirar los refuerzos de las embarcaciones de rescate logrados durante el pasado verano.

En una nota, la organización ha asegurado que esta situación afecta a las embarcaciones de Salvamento Marítimo en el mar de

Alborán y el Estrecho de Gibraltar, añadiendo que se trata de una “decisión irrazonable dadas las circunstancias que se mantienen durante las últimas semanas en las costas andaluzas”.

Así, han señalado que las tripulaciones de Salvamento Marítimo “actualmente están realizando labores de rescate muy delicadas, con una importante sobrecarga de esfuerzo y horas de trabajo”.

Han dicho que la dirección de Sasemar justifica la retirada de medios humanos “argumentando que el número de personas migrantes ha descendido durante los últimos meses”, algo que la CGT niega, recalcando que solo en el último fin de semana se ha salvado a casi 600 seres humanos.

Por esta razón, CGT considera que detrás de esta decisión, con la que se “eliminarían las terceras tripulaciones” de todas las unidades a excepción de las de la Salvamar Spica (Almería) y la Salvamar Arcturus (Tarifa), solo está la pretensión de llevar a cabo una serie de recortes en un “servicio público importantísimo” y a costa de la “vida de muchas personas”.

Por otro lado, la organización ha anunciado que solicitará a Sasemar que retome “cuanto antes” la regularización de las plazas de flota mediante una oferta de empleo, incidiendo en la carga de trabajo con “medios muy limitados” que soportan las tripulaciones de Salvamento Marítimo desde hace “muchos años” por la “crisis migratoria”.

EL MUNDO

CGT denuncia la retirada de los refuerzos de Salvamento Marítimo en Alborán y el Estrecho

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha denunciado que la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar), ente público dependiente del Ministerio de Fomento, ha decidido retirar los refuerzos de las embarcaciones de rescate logrados durante el pasado verano.

En una nota, la organización ha asegurado que esta situación afecta a las embarcaciones de Salvamento Marítimo en el mar de Alborán y el Estrecho de Gibraltar, añadiendo que se trata de una “decisión irrazonable dadas las circunstancias que se mantienen durante las últimas semanas en las costas andaluzas”.

Así, han señalado que las tripulaciones de Salvamento Marítimo “actualmente están realizando labores de rescate muy delicadas, con una importante sobrecarga de esfuerzo y horas de trabajo”.

Han dicho que la dirección de Sasemar justifica la retirada de medios humanos “argumentando que el número de personas migrantes ha descendido durante los últimos meses”, algo que la CGT niega, recalcando que solo en el último fin de semana se ha salvado a casi 600 seres humanos.

Por esta razón, CGT considera que detrás de esta decisión, con la que se “eliminarían las terceras tripulaciones” de todas las unidades a excepción de las de la Salvamar Spica (Almería) y la Salvamar Arcturus (Tarifa), solo está la pretensión de llevar a cabo una serie de recortes en un “servicio público importantísimo” y a costa de la “vida de muchas personas”.

Por otro lado, la organización ha anunciado que solicitará a Sasemar que retome “cuanto antes” la regularización de las plazas de flota mediante una oferta de empleo, incidiendo en la carga de trabajo con “medios muy limitados” que soportan las tripulaciones de Salvamento Marítimo desde hace “muchos años” por la “crisis migratoria”.

IDEAL

CGT denuncia la retirada de refuerzos de Salvamento Marítimo en el mar de Alborán y el Estrecho

Para la organización se trata de una «decisión irrazonable dadas las circunstancias que se mantienen durante las últimas semanas en las costas andaluzas»

EFEALMERÍA Martes, 8 enero 2019, 11:53

La Confederación General del Trabajo ha denunciado que la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar), ente público dependiente del Ministerio de Fomento, ha decidido retirar los refuerzos de las embarcaciones de rescate logrados durante el pasado verano.

En una nota, la organización ha asegurado que esta situación afecta a las embarcaciones de Salvamento Marítimo en el mar de Alborán y el Estrecho de Gibraltar, añadiendo que se trata de una «decisión irrazonable dadas las circunstancias que se mantienen durante las últimas semanas en las costas andaluzas».

Así, han señalado que las tripulaciones de Salvamento Marítimo «actualmente están realizando labores de rescate muy delicadas, con una importante sobrecarga de esfuerzo y horas de trabajo».

Han dicho que la dirección de Sasemar justifica la retirada de medios humanos «argumentando que el número de personas migrantes ha descendido durante los últimos meses», algo que la CGT niega, recalcando que solo en el último fin de semana se ha salvado a casi 600 seres humanos.

Por esta razón, CGT considera que detrás de esta decisión, con la que se «eliminarían las terceras tripulaciones» de todas las unidades a excepción de las de la Salvamar Spica (Almería) y la Salvamar Arcturus (Tarifa), solo está la pretensión de llevar a cabo una serie de recortes en un «servicio público importantísimo» y a costa de la «vida de muchas personas».

Por otro lado, la organización ha anunciado que solicitará a Sasemar que retome «cuanto antes» la regularización de las plazas de flota mediante una oferta de empleo, incidiendo en la carga de trabajo con «medios muy limitados» que soportan las tripulaciones de Salvamento Marítimo desde hace «muchos años» por la «crisis migratoria».

ABC.es | AGENCIAS

CGT denuncia retirada refuerzos Salvamento Marítimo en Alborán y Estrecho.

08-01-2019 / 11:29 h EFE

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha denunciado que la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar), ente público dependiente del Ministerio de Fomento, ha decidido retirar los refuerzos de las embarcaciones de rescate logrados durante el pasado verano.

En una nota, la organización ha asegurado que esta situación afecta a las embarcaciones de Salvamento Marítimo en el mar de Alborán y el Estrecho de Gibraltar, añadiendo que se trata de una "decisión irrazonable dadas las circunstancias que se mantienen durante las últimas semanas en las costas andaluzas".

Así, han señalado que las tripulaciones de Salvamento Marítimo "actualmente están realizando labores de rescate muy delicadas, con una importante sobrecarga de esfuerzo y horas de trabajo".

Han dicho que la dirección de Sasemar justifica la retirada de medios humanos "argumentando que el número de personas migrantes ha descendido durante los últimos meses", algo que la CGT niega, recalcando que solo en el último fin de semana se ha salvado a casi 600 seres humanos.

Por esta razón, CGT considera que detrás de esta decisión, con la que se "eliminarían las terceras tripulaciones" de todas las unidades a excepción de las de la Salvamar Spica (Almería) y la Salvamar Arcturus (Tarifa), solo está la pretensión de llevar a cabo una

serie de recortes en un “servicio público importantísimo” y a costa de la “vida de muchas personas”.

Por otro lado, la organización ha anunciado que solicitará a Sasemar que retome “cuanto antes” la regularización de las plazas de flota mediante una oferta de empleo, incidiendo en la carga de trabajo con “medios muy limitados” que soportan las tripulaciones de Salvamento Marítimo desde hace “muchos años” por la “crisis migratoria”.

ALMERIA 360
PERIODICO DIGITAL
ACTUALIDAD

La CGT denuncia la retirada de los refuerzos de Salvamento Marítimo en Alborán y el Estrecho

La decisión de Sasemar ha recibido el frontal rechazo de la Confederación General del Trabajo, cuyos responsables califican la medida de “ irrazonable dadas las circunstancias que se mantienen durante las últimas semanas en las costas andaluzas”. En el último fin de semana, Salvamento Marítimo ha rescatado con vida a varios cientos de migrantes a bordo de decenas de pateras.

Publicado: enero 08, 2019

La CGT, Confederación General del Trabajo, ha denunciado la retirada de los refuerzos de las embarcaciones de rescate logrados para Salvamento durante el pasado verano. Una medida llevada a cabo por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar), ente público dependiente del Ministerio de Fomento.

En una nota, CGT asegura que la situación actual afecta a las embarcaciones de Salvamento Marítimo en el mar de Alborán y el Estrecho de Gibraltar, y que la medida se trata de una “decisión irrazonable dadas las circunstancias que se mantienen durante las últimas semanas en las costas andaluzas”.

Así, han señalado que las tripulaciones de Salvamento Marítimo “actualmente están realizando labores de rescate muy delicadas, con una importante sobrecarga de esfuerzo y horas de trabajo”.

CGT denuncia que la dirección de Sasemar justifica la retirada de medios humanos asegurando que “el número de personas migrantes ha descendido durante los últimos meses”, algo que el sindicato niega para insistir en que solo en el último fin de semana se ha salvado a casi 600 seres humanos.

Por esta razón, CGT considera que detrás de esta decisión, con la que se “eliminarían las terceras tripulaciones” de todas las unidades a excepción de las de la Salvamar Spica (Almería) y la Salvamar Arcturus (Tarifa), solo está la pretensión de llevar a cabo una serie de recortes en un “servicio público importantísimo” y a costa de la “vida de muchas personas”.

Por otro lado, la organización ha anunciado que solicitará a Sasemar que retome “cuanto antes” la regularización de las plazas de flota mediante una oferta de empleo, incidiendo en la carga de trabajo con “medios muy limitados” que soportan las tripulaciones de Salvamento Marítimo desde hace “muchos años” por la “crisis migratoria”.

HORASUR
LÍDER EN INFORMACIÓN Y OPINIÓN

El Gobierno retira el refuerzo de Salvamento Marítimo en el Estrecho

El refuerzo logrado ante la avalancha de inmigrantes tras el efecto llamada del Aquarius, es retirado por el Gobierno aunque siguen rescatándose embarcaciones en aguas del Estrecho

Redacción, 8 enero 2019 21:22h

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha denunciado que la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar), ente público dependiente de Fomento, ha decidido retirar los esfuerzos de las embarcaciones de rescate logrados el último verano.

En una nota, la organización ha asegurado que esta situación afecta a las embarcaciones de Salvamento Marítimo en el mar de Alborán y en el estrecho de Gibraltar, añadiendo que se trata de una decisión "irrazonable dadas las circunstancias que se mantienen durante las últimas semanas en las costas andaluzas.

Así, han señalado que las tripulaciones de Salvamento Marítimo actualmente están realizando operaciones de rescate muy delicadas, con una importante sobrecarga de esfuerzo y horas de trabajo.

Han dicho que la dirección de Sasemar justifica la retirada de medios humanos "argumentando que el número de personas migrantes ha descendido en los últimos meses", algo que la CGT niega, recalcando que solo en el último fin de semana se han rescatado a casi 600 seres humanos.

Por esta razón, CGT considera que detrás de esta decisión, con la que "se eliminarían "las terceras tripulaciones" de todas las unidades a excepción de las de la salvamar Spica (Almería) y la salvamar Arcturus (Tarifa), solo está la pretensión de llevar a cabo una serie de recortes de un servicio público importantísimo y a costa de la vida de muchas personas.

Por otro lado, la organización ha anunciado que solicitará a Sasemar que retome cuanto antes la regularización de las plazas de la flota mediante una oferta de empleo, incidiendo en la carga de trabajo con "medios muy limitados" que soportan las tripulaciones de Salvamento Marítimo desde hace "muchos años" por la "crisis migratoria".

EL SALTO

Sasemar retira los refuerzos de salvamento marítimo en mar de Alborán y Gibraltar

Desde CGT denuncian que la empresa pública ha dejado de renovar los contratos para los refuerzos que se consiguieron en julio.

2019-01-08 15:03:00h

La dirección de Sasemar, ente público dependiente del Ministerio de Fomento, está retirando los refuerzos de salvamento marítimo logrados el pasado verano, a pesar de que, solo el pasado fin de semana, este servicio consiguió salvar a cerca de 600 personas, según denuncian desde el sindicato CGT.

Desde Sasemar justifican la retirada de refuerzos argumentando que en los últimos meses ha descendido el número de personas migrantes en la frontera sur, dato que desde CGT niegan. "Las guardamares estos días han recogido a cientos de personas en Almería; el de Málaga estuvo doce horas en una búsqueda y entró a puerto con casi 200 personas. Esto es lo que pasa en una jornada normal", explica Ismael Furió, presidente del comité de empresa.

Furió señala que Sasemar ha empezado a recortar los refuerzos conseguidos en verano según se han ido cumpliendo los contratos. Los refuerzos, logrados a finales de julio tras una campaña realizada por los trabajadores de Salvamento Marítimo, suponían un tercer tripulante, y se contemplaron hasta el 31 de octubre. A partir de entonces se fueron renovando cada dos meses, lo que ya suponía una situación difícil en el servicio con gente nueva periódicamente y trabajadores que no sabían si iban a trabajar al mes siguiente, hasta ahora, que la empresa dejado de renovarlos.

Con la retirada de los refuerzos, se eliminarán las terceras tripulaciones de todas las unidades menos las de la salvamar Spica (Almería) y la salvamar Arcturus (Tarifa). "Tras esta decisión solo está la pretensión de llevar a cabo una serie de recortes en un servicio

público importantísimo y a costa de la vida de muchas personas", denuncian desde el sindicato.

"Pedimos que se refuercen las tripulaciones", subraya Furió, quien recuerda que se están haciendo jornadas "inhumanas", en muchos casos por encima de las doce horas en búsqueda de los náufragos. "Tras ello entras a puerto y tienes que esperar hasta que la Policía Nacional decide venir y puedes desembarcar, volver a higienizar el barco, cargar el operativo y, seguramente, antes de que hayas terminado con este proceso te han vuelto a activar". El sindicalista apunta que, desde este verano hasta ahora, lo que ha cambiado es que el foco migratorio se ha desplazado al mar de Alborán.

También señala las consecuencias del mando único de la Guardia Civil, implantado este verano, que ha provocado esperas de varias horas mientras dan permiso para desembarcar a las personas rescatadas. "Desde el Ministerio de Interior se lo toman con mucha calma y la Guardia Civil dice que no tienen efectivos, ha habido alguna vez que han tenido que esperar días para poder desembarcar", denuncia Furió.

Un servicio que salva vidas por 50 millones

Desde CGT denuncian que las tripulaciones de Sasemar "llevan soportando durante muchos años todo el peso de la crisis migratoria, realizando una labor imprescindible con medios muy limitados", por lo que seguirán pidiendo que se regularicen las plazas de flota mediante una oferta de empleo.

La partida de los Presupuestos Generales del Estado destinada a Sasemar ronda los 50 millones de euros, un dinero que cubre al completo la actividad de salvamento marítimo, y que, según las cuentas de Furió, equivale a 13 o 14 kilómetros de autopista. Sus poco más de 750 trabajadores de flota están contratados como "fijos a extinguir" desde que, en 2012 —y a partir de una orden ministerial de 2010— pasan a depender del Ministerio de Fomento.

"Estamos dando servicio a toda emergencia marítima, todo lo que ocurre en el mar pasa por las manos de 700 y pico personas", apunta Furió, quien añade que el servicio de mantenimiento de las naves también es realizado por los mismos trabajadores y que la flota aérea está subcontratada a Airbus. "No se contempla ni el reciclaje de los rescatadores, que cuando llegan a los 40 y pico se tienen que buscar la vida, y cada dos años, cuando sale la contrata, nos echamos a temblar porque la empresa que entre puede no subrogar a los trabajadores", continúa.

En contraste, desde CGT señalan que el servicio marítimo de la Guardia Civil, que forma parte de Frontex y cobra de la Unión Europea por servicio, cuenta con más de 1.000 efectivos, en patrulleras formadas por siete personas, y, además, con servicios externos de vigilancia, catering o limpieza. "La derecha lo que quiere es gente armada en el mar, no un servicio civil", continúa el sindicalista, quien explica que, a diferencia de la Guardia Civil, en Salvamento Marítimo la gente se puede sindicar y quejar. "A la hora de gestionar tragedias, a veces no se quiere contar con empleados con libertad".

andalucía información
Viva Campo de Gibraltar

Podemos Algeciras rechaza los recortes en Salvamento Marítimo

Lamentan el "desconocimiento" del Gobierno de la zona del Estrecho

Publicado: 08/01/2019 17:36h

Podemos ha expresado su "preocupación ante la noticia de la retirada de refuerzos de Salvamento Marítimo en Estrecho de Gibraltar", una medida que consideran "injustificada" y que supone una "dejación de funciones muy grave en la responsabilidad de salvar vidas humanas".

El portavoz de Podemos Algeciras, Pablo Domínguez, afirma que "esta medida demuestra que el Gobierno no tiene ninguna política estable en materia migratoria y que, desde su llegada, únicamente ha actuado por impulsos y sin establecer un protocolo serio que atienda a la tragedia humanitaria del Mediterráneo".

Además, Domínguez lamenta el "desconocimiento que demuestra el Gobierno de la realidad en el Estrecho", cuando justifica el recorte en un descenso de las llegadas, algo que "no se corresponde con lo que llevamos viviendo en las últimas semanas. La llegada de personas a nuestras costas en embarcaciones no cesa y eso significa que no se puede flaquear en la responsabilidad de evitar más muertes en el Mediterráneo".

El portavoz de Podemos Algeciras ahonda en que "esta decisión del Gobierno del PSOE no hace sino aumentar su incompetencia ante un asunto tan delicado como es el migratorio. El pasado verano, trató de zanjar la situación creada mediante una medida policial y carcelaria como fue la creación del CATE, pero en ningún momento se puso en marcha un protocolo de atención social y humanitaria a estas personas, que era una reclamación unánime de todos los colectivos implicados en el trabajo con las personas migrantes".

"Ahora, retroceder también en la labor más inmediata y vital, como es la de salvar vidas, sólo demuestra lo lejos que está el Gobierno del PSOE de una política migratoria seria y responsable, que mira para otro lado mientras el Mediterráneo sigue convirtiéndose en una trágica y silenciada fosa común a escasos metros de nuestras costas", sentencia.

LA VANGUARDIA

CGT denuncia retirada refuerzos Salvamento Marítimo en Alborán y Estrecho

Almería, 8 enero 2019 (EFE)

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha denunciado que la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar), ente público dependiente del Ministerio de Fomento, ha decidido retirar los refuerzos de las embarcaciones de rescate logrados durante el pasado verano.

En una nota, la organización ha asegurado que esta situación afecta a las embarcaciones de Salvamento Marítimo en el mar de Alborán y el Estrecho de Gibraltar, añadiendo que se trata de una "decisión irrazonable dadas las circunstancias que se mantienen durante las últimas semanas en las costas andaluzas".

Así, han señalado que las tripulaciones de Salvamento Marítimo "actualmente están realizando labores de rescate muy delicadas, con una importante sobrecarga de esfuerzo y horas de trabajo".

Han dicho que la dirección de Sasemar justifica la retirada de medios humanos "argumentando que el número de personas migrantes ha descendido durante los últimos meses", algo que la CGT niega, recalcando que solo en el último fin de semana se ha salvado a casi 600 seres humanos.

Por esta razón, CGT considera que detrás de esta decisión, con la que se "eliminarían las terceras tripulaciones" de todas las unidades a excepción de las de la Salvamar Spica (Almería) y la Salvamar Arcturus (Tarifa), solo está la pretensión de llevar a cabo una serie de recortes en un "servicio público importantísimo" y a costa de la "vida de muchas personas".

Por otro lado, la organización ha anunciado que solicitará a Sasemar que retome "cuanto antes" la regularización de las plazas de flota mediante una oferta de empleo, incidiendo en la carga de trabajo con "medios muy limitados" que soportan las tripulaciones de Salvamento Marítimo desde hace "muchos años" por la "crisis migratoria".

EL MUNDO

CGT denuncia la retirada de los refuerzos de Salvamento Marítimo en Alborán y el Estrecho

Martes, 8 enero 2019 - 12:05

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha denunciado que la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar), ente público dependiente del Ministerio de Fomento, ha decidido retirar los refuerzos de las embarcaciones de rescate logrados durante el pasado verano.

En una nota, la organización ha asegurado que esta situación afecta a las embarcaciones de Salvamento Marítimo en el mar de Alborán y el Estrecho de Gibraltar, añadiendo que se trata de una "decisión irrazonable dadas las circunstancias que se mantienen durante las últimas semanas en las costas andaluzas".

Así, han señalado que las tripulaciones de Salvamento Marítimo "actualmente están realizando labores de rescate muy delicadas, con una importante sobrecarga de esfuerzo y horas de trabajo".

Han dicho que la dirección de Sasemar justifica la retirada de medios humanos "argumentando que el número de personas migrantes ha descendido durante los últimos meses", algo que la CGT niega, recalcando que solo en el último fin de semana se ha salvado a casi 600 seres humanos.

Por esta razón, CGT considera que detrás de esta decisión, con la que se "eliminarían las terceras tripulaciones" de todas las unidades a excepción de las de la Salvamar Spica (Almería) y la Salvamar Arcturus (Tarifa), solo está la pretensión de llevar a cabo una serie de recortes en un "servicio público importantísimo" y a costa de la "vida de muchas personas".

Por otro lado, la organización ha anunciado que solicitará a Sasemar que retome "cuanto antes" la regularización de las plazas de flota mediante una oferta de empleo, incidiendo en la carga de trabajo con "medios muy limitados" que soportan las tripulaciones de Salvamento Marítimo desde hace "muchos años" por la "crisis migratoria".

Globedia
El diario colaborativo

CGT Sasemar denuncia la retirada de refuerzos en el mar de Alborán y en el estrecho de Gibraltar

Estos efectivos se lograron durante el verano tras una campaña que exigía, al gobierno socialista del Estado español, más medios humanos y materiales

08/01/2019 12:50h.

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha denunciado, a través de un comunicado, que la dirección de Sasemar, ente público dependiente del Ministerio de Fomento, ha decidido retirar los efectivos de refuerzo logrados para las embarcaciones de rescate durante el pasado verano.

Para la organización anarcosindicalista, esta decisión es irrazonable dadas las circunstancias que se mantienen durante las últimas semanas en las costas andaluzas, donde las tripulaciones de Salvamento Marítimo actualmente están realizando labores de rescate muy delicadas, con una importante sobrecarga de esfuerzo y horas de trabajo.

La dirección de Sasemar justifica la retirada de medios humanos argumentando que el número de personas migrantes ha descendido durante los últimos meses, algo que la CGT niega recalcando que solo en el último fin de semana se han salvado a casi 600 seres humanos. Por esta razón, CGT considera que detrás de esta decisión, con la que se eliminarían las terceras tripulaciones de todas las unidades a excepción de las de la salvamar Spica (Almería) y la salvamar Arcturus (Tarifa), solo está la pretensión de llevar a cabo una serie de recortes en un servicio público importantísimo y a costa de la vida de muchas personas.

Además, CGT manifiesta que las tripulaciones de Sasemar llevan soportando durante muchos años todo el peso de la crisis migratoria, realizando una labor imprescindible con medios muy limitados. Por todo ello, CGT anuncia que continuará adelante con la campaña de denuncias y paralelamente solicitará a la dirección de este organismo público que retome cuanto antes la regularización de las plazas de flota mediante una oferta de empleo.

ceutaactualidad.com
Diario Digital Independiente

CGT acusa a a Sasemar de retirar las embarcarciones de refuerzo en el Estrecho y Alborán

Atribuye la medida a una política de recortes.

09/01/19- 17:55h.

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha denunciado que Salvamento Marítimo (Sasemar) ha retirado de las aguas del Mar de Alborán y del Estrecho las embarcaciones que fueron destinadas al litoral andaluz como refuerzo el pasado verano.

El sindicato califica de "decisión irrazonable" la que atribuye a Salvamento Marítimo dado el intenso trabajo que las embarcaciones de rescate se ven obligadas a arrostrar casi a diario. La CGT niega que el número de migrantes que tratan de alcanzar la costa española haya descendido en los últimos meses, tal y como asegura que sostiene Sasemar.

Los sindicalistas atribuyen esta medida a una política de recortes que supondrá la eliminación de las terceras tripulaciones de todas las unidades, excepto las de la Salvamar Spica y la Salvamar Arcturus, con base, respectivamente, en Almería y Tarifa.

EL MUNDO

El Gobierno refuerza la lucha contra la inmigración ilegal y mantiene un perfil bajo en los rescates

El Gobierno central ha cambiado de estrategia ante la masiva llegada irregular de inmigrantes durante 2018 a costas españolas y ha optado por reforzar las medidas de seguridad contra las entradas ilegales, al tiempo que reduce medios en Salvamento Marítimo y frena la difusión de los rescates.

Jueves, 10 enero 2019 - 08:30

La elevada cifra de inmigrantes llegados de forma irregular a territorio español vía marítima durante 2018 -57.498 frente a los 20.611 de 2017, según datos del Ministerio del Interior-, llevó al Gobierno central a incentivar la lucha contra la entrada ilegal de personas y propició en agosto pasado la creación de un mando único de carácter militar sobre la zona del Estrecho de Gibraltar ahora reforzado. Al mismo tiempo, Salvamento Marítimo, dependiente del Ministerio de Fomento, reduce sus tripulaciones y cesa en la difusión activa de los rescates de pateras.

El general de División de la Guardia Civil Félix Blázquez fue nombrado hace dos semanas y asume el Mando Único Operativo de Coordinación de las Actuaciones para hacer frente a la inmigración irregular en el Estrecho de Gibraltar. Ayer dio el relevo al general de Brigada Manuel Contreras, que sigue como jefe de la Zona de Andalucía de la Guardia Ciil tras asumir el mando único por la decisión del Gobierno en agosto pasado. Ambos fueron recibidos por el delegado del Gobierno en Andalucía, Alfonso Rodríguez Gómez de Celis.

Entre las nuevas responsabilidades del general Blázquez está optimizar los recursos destinados al control de fronteras y a la atención a las personas inmigrantes en el Estrecho, mar de Alborán y aguas adyacentes. Además, centralizará la recepción de información sobre inmigración irregular en los países de origen y coordinará las operaciones de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado de las fronteras marítimas (Mar Territorial) de carácter permanente (SIVE) y las actividades de la Armada y de Vigilancia Aduanera en labores de control de embarcaciones de inmigrantes irregulares.

De forma paralela se han intensificado las investigaciones y operaciones contra las mafias que trafican con personas, tanto por parte de la Guardia Civil como de la Policía Nacional, responsable del control de fronteras en tierra firme. Ayer mismo era desarticulada en Almería una red dedicada a introducir inmigrantes en patera en las costas españolas, tras la detención de 8 presuntos miembros de la misma, entre ellos los máximos responsables de la organización en España, de los que tres ingresaron en prisión preventiva. Dicha red se encargaba de la captación y alojamiento de los inmigrantes, del cobro de tarifas así como de la obtención de las embarcaciones y pilotos, aprovechando además la salida de embarcaciones desde Marruecos para el tráfico de sustancias estupefacientes.

Según los investigadores, los arrestados cobraban entre 1.800 y 2.000 euros por persona obteniendo un beneficio económico de unos 25.000 euros por patera fletada, siendo presuntos responsables de la llegada de más de 500 inmigrantes desde el pasado agosto a las costas andaluzas de Cádiz y Almería. Los miembros de la red recogían a los inmigrantes recién llegados en camiones alquilados y los trasladaban, hacinados en la parte trasera de los vehículos, hasta los domicilios que tenían en la provincia de Almería.

A mediados de diciembre pasado era la Guardia Civil la que desarticulaba otra organización delictiva que funcionaba como una auténtica agencia de viajes y que habría traído a España a unas 600 personas desde Marruecos de forma irregular. La operación 'Pocari' se saldó con varios registros y la detención de siete dirigentes de la organización en Cádiz, Málaga, Murcia y Palma de Mallorca. Trabajaban siempre con inmigrantes marroquíes, quienes pagaban un mínimo de 2.500 euros antes de iniciar la travesía y los beneficios obtenidos se estiman en torno al millón y medio de euros.

En los últimos días han sido rescatadas unas 200 personas por Salvamento Marítimo, entidad dependiente del Ministerio de Fomento, pero en contra de lo que ocurría el año pasado, la entidad ya no informa de sus actuaciones en redes sociales. Además, según denunció CGT, se están retirando los refuerzos para las embarcaciones de rescate en el mar de Alborán y en el estrecho de Gibraltar que se lograron durante el verano, a pesar de que el flujo de inmigración vía patera se mantiene.

A-Infos

a multi-lingual news service by, for, and about anarchists **

CGT Sasemar denuncia la retirada de refuerzos en el mar de Alborán y en el estrecho de Gibraltar

11 Jan 2019 08:55h

Estos efectivos se lograron durante el verano tras una campaña que exigía, al gobierno socialista del Estado español, más medios humanos y materiales.

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha denunciado, a través de un comunicado, que la dirección de Sasemar, ente público dependiente del Ministerio de Fomento, ha decidido retirar los efectivos de refuerzo logrados para las embarcaciones de rescate durante el pasado verano.

Para la organización anarcosindicalista, esta decisión es irrazonable dadas las circunstancias que se mantienen durante las últimas semanas en las costas andaluzas, donde las tripulaciones de Salvamento Marítimo actualmente están realizando labores de rescate muy delicadas, con una importante sobrecarga de esfuerzo y horas de trabajo.

La dirección de Sasemar justifica la retirada de medios humanos argumentando que el número de personas migrantes ha descendido durante los últimos meses, algo que la CGT niega recalcando que solo en el último fin de semana se han salvado a casi 600 seres humanos. Por esta razón, CGT considera que detrás de esta decisión, con la que se eliminarían las terceras tripulaciones de todas las unidades a excepción de las de la salvamar Spica (Almería) y la salvamar Arcturus (Tarifa), solo está la pretensión de llevar a cabo una serie de recortes en un servicio público importantísimo y a costa de la vida de muchas personas.

Además, CGT manifiesta que las tripulaciones de Sasemar llevan soportando durante muchos años todo el peso de la crisis migratoria, realizando una labor imprescindible con medios muy limitados. Por todo ello, CGT anuncia que continuará adelante con la campaña de denuncias y paralelamente solicitará a la dirección de este organismo público que retome cuanto antes la regularización de las plazas de flota mediante una oferta de empleo.

Información contrahegemónica para el cambio social

KAOSENLARED

CGT denuncia la retirada del Punta Salinas de Canarias, un buque imprescindible en las labores de rescate y lucha contra la contaminación de la zona SAR más grande del Estado español

CGT acusa al Ministerio de Fomento de estar desmantelando Salvamento Marítimo, un servicio público y civil muy necesario y eficaz

Publicado en: 17 enero 2019

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha denunciado, a través de un comunicado, la decisión del gobierno del Estado español consistente en la retirada del remolcador Punta Salinas (1982), con base en Las Palmas de Gran Canaria.

Según la organización anarcosindicalista, esta decisión llega en uno de los momentos en los que Salvamento Marítimo es más

necesario que nunca, dada la situación que se vive en estos días en relación al rescate de náufragos. Además, fuentes sindicales han indicado en este comunicado que el anuncio de retirada del Punta Salinas, un remolcador de 62 metros de eslora que queda sin sustitución, se produce a pocas semanas de que el ministro de Fomento, José Luis Ábalos, anunciara en los actos de celebración del 25º aniversario del nacimiento de este ente la necesidad de mantener y reforzar el servicio en España, reconocido como uno de los más importantes de toda Europa y del mundo.

CGT recalca que esta decisión se suma a la intención del gobierno del Estado español de ir reduciendo la efectividad de Salvamento Marítimo como demuestran otras medidas, tales como la retirada de los efectivos logrados durante el pasado verano, y que han supuesto que la tripulación quede reducida a plantillas mínimas, produciéndose una importante carga de trabajo y situaciones de muchísimo riesgo en los rescates de personas en la mar.

El sindicato también ha informado que, a pesar de saberse que el Punta Salinas se estaba poniendo a punto con inversiones importantes, esta noticia referente a la retirada del buque demuestra una grave falta de compromiso de los responsables de Sasemar, en su inmensa mayoría cargos políticos sin experiencia ni conocimiento en el asunto, con las personas trabajadoras del ente público.

elpaíscanario.com

CGT denuncia la retirada del Punta Salinas de Canarias

El Punta Salinas es un buque imprescindible en las labores de rescate y lucha contra la contaminación de la zona SAR más grande del Estado español.

CGT acusa al Ministerio de Fomento de estar desmantelando Salvamento Marítimo, un servicio público y civil muy necesario y eficaz.

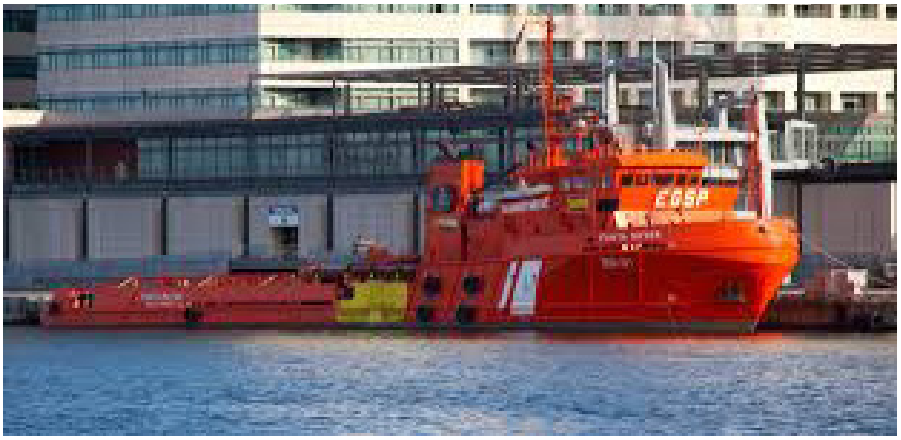
19 enero, 2019

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha denunciado, a través de un comunicado, la decisión del gobierno del Estado español consistente en la retirada del remolcador Punta Salinas (1982), con base en Las Palmas de Gran Canaria.

Según la organización anarcosindicalista, esta decisión “llega en uno de los momentos en los que Salvamento Marítimo es más necesario que nunca, dada la situación que se vive en estos días en relación al rescate de náufragos”. Además, fuentes sindicales han indicado en este comunicado que el anuncio de retirada del Punta Salinas, un remolcador de 62 metros de eslora que queda sin sustitución, “se produce a pocas semanas de que el ministro de Fomento, José Luis Ábalos, anunciara en los actos de celebración del 25º aniversario del nacimiento de este ente la necesidad de mantener y reforzar el servicio en España, reconocido como uno de los más importantes de toda Europa y del mundo”.

CGT recalca que esta decisión “se suma a la intención del gobierno del Estado español de ir reduciendo la efectividad de Salvamento Marítimo, como demuestran otras medidas, tales como la retirada de los efectivos logrados durante el pasado verano, y que han supuesto que la tripulación quede reducida a plantillas mínimas, produciéndose una importante carga de trabajo y situaciones de muchísimo riesgo en los rescates de personas en la mar”.

El sindicato también ha informado que, a pesar de saberse que el Punta Salinas se estaba poniendo a punto con inversiones importantes, esta noticia referente a la retirada del buque, “demuestra una grave falta de compromiso de los responsables de Sasemar, en su inmensa mayoría cargos políticos sin experiencia ni conocimiento en el asunto, con las personas trabajadoras del ente público”.



eldiario.es
Periodismo a pesar de todo

Los aviones de Salvamento Marítimo llevan más de cinco meses sin el radar de búsqueda para rescatar pateras

El personal de Salvamento tiene que buscar desde el aire "con los ojos" a las embarcaciones en el mar, donde han muerto en el último año 769 personas.

Salvamento Marítimo confirma que los aviones están sin radar desde el pasado agosto, pero el sindicato CGT asegura que el del que trabaja en la zona más crítica lleva "más de un año" averiado.

Fomento explica que se trata de un problema burocrático y un equipo técnico se ha desplazado a EEUU para agilizar la solución.

30/01/2019 - 21:46h

El personal que tripula los aviones de Salvamento Marítimo lleva al menos cinco meses sin el radar que les permite localizar las pateras en riesgo de naufragio frente a las costas españolas. A falta del dispositivo, miran por la ventana. El radar tiene un alcance de 30 millas náuticas; solo con la vista, es como buscar una aguja en el mar donde han muerto 769 personas en 2018.

Los radares de búsqueda de las tres aeronaves con las que cuenta Salvamento Marítimo no funcionan, según ha podido saber eldiario.es y han confirmado el Ministerio de Fomento y el sindicato CGT. Desde Salvamento Marítimo indican que el retraso en la reparación se debe a una serie de problemas burocráticos en relación al envío de los dispositivos una vez revisados en EEUU, donde son fabricados.

"Dos radares fueron enviados a EEUU para su reparación por parte del fabricante. Ya reparados, en su envío de vuelta a España está habiendo un problema de licencia que estamos tratando de solucionar", responden desde Fomento y Salvamento Marítimo a través de correo electrónico. Un equipo técnico de la institución de rescate ha estado en Nueva York la semana pasada para desbloquear el asunto, señalan las mismas fuentes.

Según la institución dependiente de Fomento, "esta situación existe desde agosto". Sin embargo, los trabajadores representados en el Comité de Empresa de Salvamento Marítimo insisten en que el avión Sasemar 101, el que se dedica a buscar pateras en el mar de Alborán, la ruta marítima a España más mortífera, "lleva más de un año sin radar".

"En un primer momento intentaron paliarlo con el radar del Sasemar 102 (con base en Fisterra). Arreglaron el del 101 y en cosa de un mes se volvió a romper. En estos momentos los tres aviones están sin radar. El último en hacerlo, este verano, fue el del avión Sasemar 103 (avión que opera en la zona de Canarias)", asegura Ismael Furió, presidente del comité de empresa de Salvamento Marítimo, cuyo sindicato mayoritario es CGT.

Según Furió, el problema de licencia mencionado por Salvamento Marítimo es "un bloqueo burocrático" entre Estados Unidos y España debido a que, explica, "la Normativa de EEUU impide suministrar una vez reparados estos equipos a Airbus DS (la empresa fabricante de los aviones de Salvamento Marítimo), debido a que esta empresa mantiene relaciones comerciales con países 'no autorizados' para el país estadounidense".

Desde Salvamento Marítimo defienden que, aunque el dispositivo de rastreo lleva meses estropeado, el avión "cuenta con otros radares que pueden realizar búsquedas". Según exponen, "aunque no sean tan avanzados, permiten junto con el incremento de horas de vuelo y las cámaras electro-ópticas, realizar detecciones de embarcaciones de forma igualmente satisfactoria en la operativa de Salvamento".

Además, las mismas fuentes afirman que "el trabajo visual siempre forma parte de la operación de Salvamento para la identificación de embarcaciones, puesto que los radares detectan puntos pero, en todo caso, hay que acercarse lo máximo posible para la identificación visual".

“La falta de radar se traduce en pérdida de vidas”

Sin embargo, los radares mencionados por Salvamento Marítimo no tienen la finalidad de búsqueda, sino que buscan medir la contaminación o la situación meteorológica. Furió, también portavoz del sindicato CGT del sector mar, niega que los radares activos en estos dispositivos mencionados por la institución de Fomento puedan sustituir la labor de los averiados.

“Los radares que tienen los aviones, en ningún momento pueden sustituir a los radares de búsqueda. No tienen nada que ver”, apostilla Furió. “No tener este radar supone una pérdida de tiempo, merma la capacidad de búsqueda del avión y se traduce en pérdida de efectividad que, en un rescate significa pérdidas de vidas”.

El portavoz de los trabajadores de Salvamento Marítimo aclara que, sin radar, “la búsqueda realizada es visual que, en el mejor de los casos, alcanza una distancia de dos millas”. Mientras, el radar averiado permite el rastreo de barcas en peligro a lo largo de 20 millas aproximadamente, según describe Salvamento Marítimo en su página web. “Eso significa reducir en un 90% la posibilidad de encontrarlos”, añade el presidente del comité de empresa.

El avión de Salvamento Marítimo Samemar 101 cuenta con tres radares. El primero, el radar meteorológico, incluido en toda aeronave para asegurar una navegación segura. El segundo, un ‘SLAR’: un radar de barrido lateral diseñado para el análisis de vertidos en el mar, que no posee resolución espacial suficiente para llevar a cabo la búsqueda de objetos pequeños en el mar. Por último, se encuentra el dispositivo de búsqueda, modelo ‘Telephonics Oceaneye APS-143C(V)3’ de fabricación norteamericana, con capacidad para detectar pateras en una misión SAR (Búsqueda y Rescate).

Este radar de búsqueda permite detectar pateras a más de 20 a 30 millas de distancia, mientras que el alcance visual no permite ver más allá de dos millas. De este modo, las oportunidades de encontrar una patera se han reducido en 2018, un año en el que el número de fallecidos se ha cuadruplicado con respecto al 2017: al menos 769 personas han muerto en la frontera sur española, según la OIM. La cifra aumenta a 843 víctimas atendiendo a los datos de la ONG Caminando Fronteras, de las que 772 han perdido la vida en el mar de Alborán, la zona donde opera el avión Sasemar 101.

Los ojos del mar

A día de hoy, Salvamento Marítimo cuenta con tres aviones CN235-300 para vigilar los mares. Entre sus labores se encuentra luchar contra la contaminación, así como la búsqueda y rescate de emergencia en las aguas españolas. Sin embargo, en los últimos meses, y porque la situación así lo requiere, se ha centrado principalmente en la localización de estas balsas de plástico donde decenas de personas hacinadas intentan llegar a las costas españolas escapando de la miseria o la persecución.

Con este fin, jugaba un papel importante el avión Sasemar 101, con base en Valencia, pero que desde el 1 de julio aguardaba en Málaga para desempeñar labores de búsqueda y rescate en el mar de Alborán que abarca las provincias de Almería, Granada y Málaga. Sin embargo, el avión ha vuelto a Valencia a pesar de que las llegadas en patera a las costas españolas continúan. No obstante, las otros dos aeronaves, la 102 y 103, ubicadas en Santiago de Compostela y Gran Canaria, respectivamente, tienen inoperativo el radar de búsqueda.

A contrarreloj

Durante el verano de 2018, el personal de la flota marítima de Salvamento Marítimo en Andalucía fue reforzado tras las presiones del Comité de Empresa. Sin embargo, Ismael Furió critica que tras el “aumento exponencial de personas que se juegan la vida en el mar en patera, las únicas inversiones a largo plazo se han hecho en la Guardia Civil cuando el 90% de los rescates son por Salvamento Marítimo”.

Las políticas migratorias de Europa también salpican a España. En los últimos meses, la acogida de personas es rechazada por los países de los estados miembros y la inversión en salvar vidas también decae. “Con los números encima de la mesa, hay muy poca voluntad por parte de este Gobierno de que Salvamento Marítimo sea civil, público y social. Lo que demuestra es que tiende más a un Salvamento Marítimo militar”.

Las denuncias ante las condiciones laborales de la flota de Salvamento Marítimo no son nuevas. La empresa subcontratada por Salvamento Marítimo para operar estos aviones es Babcock MCS, con base en Alicante, que cubre algunos servicios de emergencia 24 horas con menor tripulación de la que es necesaria para cumplir la normativa y asegurar el descanso de sus miembros, denuncian desde CGT. Un avión H24 como lo es la Sasemar 101 está diseñado para trabajar las 24 horas, algo que recae sobre el personal que trabaja sin descanso y, ahora, sin radar.

¿Apagón informativo?

No solo se ha reducido el personal, también la información. Hace unos meses, un solo vistazo a las redes sociales de Salvamento Marítimo bastaba para encontrar las cifras de rescates realizados cada día, más allá de la nacionalidad y el estatus administrativo de las personas socorridas. Pero “una revisión en el protocolo de comunicación” se ha traducido en que las cifras de migrantes salvados hayan desaparecido de sus publicaciones de Twitter, como publicó eldiario.es.

La semana pasada, la Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía, el Sindicato de Periodistas de Andalucía y EntreFronteras han denunciado que “este silencio daña seriamente la libertad de información recogida en el artículo 20 de la Constitución Española” ya que “los medios de comunicación no disponen de la información y no pueden ejercer su trabajo con agilidad y facilidad, como habitualmente han realizado”.

Público

El giro de Sánchez en política migratoria: del Aquarius a aplicar la línea dura de la UE

Desde que Pedro Sánchez anunció que el barco con 630 migrantes podía atracar en España, su Gobierno ha bloqueado dos buques de rescate de migrantes en el Mediterráneo, ha silenciado la actividad de Salvamento Marítimo y ha seguido la línea del PP asuntos como los CIE o las devoluciones en caliente.

31/01/2019 08:26h

Empezó rompiendo las reglas impuestas por Italia y Malta en un momento crucial del debate migratorio europeo. Abrió los puertos españoles primero al Aquarius primero y después al Open Arms, en varias ocasiones. Parecía que venía para representar otra concepción de la política migratoria, pero no tardó mucho tiempo en dejar atrás los gestos y seguir a rajatabla los dictados de la Unión Europea.

En poco más de medio año, Pedro Sánchez ha pasado de acoger a los migrantes rescatados en el Mediterráneo central a bloquear la salida de buques de rescate de ONG españolas como el Open Arms o el Aita Mari. Este es, quizás, el cambio de rumbo más visible de la política migratoria del Gobierno. Incluso el vicepresidente italiano, el ultraderechista Matteo Salvini, ha aplaudido el bloqueo de los barcos de rescate, uno de sus mayores caballos de batalla incluso antes de llegar al Gobierno.

Lo cierto es que Sánchez heredó de Rajoy una situación de aumento sin precedentes de la inmigración irregular hacia España. "No había previsión, ni respuesta ni foco", lamentó el miércoles la vicepresidenta del Gobierno, Carmen Calvo. El bloqueo de la ruta italiana por el cierre de puertos y los acuerdos con Libia, unido al pacto Bruselas-Turquía para cerrar la ruta de los Balcanes convirtieron a España en el principal puerto de entrada de los migrantes por vía marítima en la segunda mitad del año. Más de 57.000 personas llegaron a las costas españolas en 2018, según datos del Ministerio del Interior, unas cifras que superaron las de la crisis de los cayucos de 2006, el año más intenso en términos de recepción de migrantes hasta el 2018. Y en lo que va de 2019, casi 4.000 personas han logrado superar la travesía marítima hacia España, según la Organización Internacional para las Migraciones, lo que hace augurar un año con números incluso superiores.

Apuesta por reducir las llegadas

Ante este panorama, el Gobierno se ha propuesto reducir un 50% la inmigración irregular, según ha publicado El País. Para ello, explica el diario citando fuentes del Gobierno, limitaría las actuaciones de Salvamento Marítimo, entre otras actuaciones. Una información que ha levantado polémica, más aún después del apagón informativo en las redes sociales de esta entidad pública sobre los rescates de pateras, algo que se impuso, curiosamente, tras la irrupción de Vox en el Parlamento de Andalucía. Fuentes de CGT, el sindicato mayoritario en Salvamento Marítimo, aseguran que no hay directrices nuevas sobre sus actuaciones en los rescates de pateras, pero ponen el foco en la falta de medios materiales y en la eliminación de las tripulaciones de refuerzo que lograron arrancar al Ejecutivo este verano. También advierten de cierta militarización del cuerpo después de la puesta en marcha del mando único para la cooperación de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado en la frontera y en el Estrecho. "Próximamente tendremos siempre varios guardias civiles a bordo de uno de los barcos que van a operar en el Mar de Alborán. Eso no se había visto nunca", ha declarado a Público Ismael Fuiro, delegado de CGT en Salvamento Marítimo.

La "necropolítica"

Para la activista Helena Maleno, experta en migraciones y miembro de la ONG Caminando Fronteras, la postura que ha ido dibujando el Gobierno no tiene tantas diferencias entre las que ya aplicaba o pretendía aplicar el PP. "Los postulados son los mismos. Que Sánchez pase de recibir al Aquarius a bloquear los barcos de rescate o a silenciar a Salvamento Marítimo no resulta raro ni difícil de entender. Ni siquiera para sus votantes", asegura la investigadora afincada en Marruecos. "La base es el racismo institucional basado

en privilegios, en el colonialismo. No somos la Europa de los derechos humanos. El votante, de derechas o de izquierdas, no quiere perder sus privilegios frente a otras personas, y llevamos muchos años diciendo a la gente que los privilegios no nos los quitan los banqueros o el poder económico, si no la gente que viene en patera", sostiene.

Según Maleno, "puede que Sánchez tenga miedo a la extrema derecha, pero lo que está aplicando tiene un nombre y está definido desde hace años por el filósofo camerunés Achille Mbembe. Es la necropolítica, decidir qué vidas tienen más valor que otras. Ya no hace falta disparar pelotas de goma a los migrantes en el agua para que no crucen. Ahora sólo hay que dejarlos morir en el mar sin siquiera sentirnos responsables", argumenta.

LLEGADA DEL AQUARIUS

Los otros Aquarius

Antes de que llegara Vox

Pero esta deriva hacia una línea dura en materia migratoria no llega con la irrupción de Vox, que ha colocado la inmigración como uno de los grandes debates que puede inclinar la balanza electoral. Sánchez comenzó este giro tras la llamada crisis migratoria en el Estrecho del pasado verano, cuando advirtió a Proactiva Open Arms de que no podría volver a desembarcar en Algeciras a los rescatados en aguas del Mediterráneo central. Después llegaron las devoluciones exprés de los migrantes que saltaron la valla de Ceuta gracias al rescate de un acuerdo de devolución de migrantes con Marruecos, enterrado y sin apenas usarse desde su firma en 1992. Incluso se está planteando la devolución de menores extranjeros no acompañados (menas) a sus países de origen, sobre todo con los marroquíes, primando la condición de extranjero por encima de los derechos del menor.

Tampoco ha variado la línea respecto a los Centros de Internamiento de Extranjeros (CIE). Tan sólo ha anunciado reformas en lo que numerosas ONG definen como "cárceles racistas", y ha mantenido el proyecto del PP de construir uno nuevo en Algeciras.

El Gobierno sólo ha anunciado la retirada de las concertinas de las vallas de Ceuta y Melilla cuando ha logrado que Bruselas dé un trato preferente a Marruecos, sobre todo en lo económico, para que actúe de gendarme de nuestra frontera, como ya se ha hecho con Libia, con Argelia, con Níger, con Turquía o con Senegal. De hecho, el ministro del Interior, Fernando Grande Marlaska, ha viajado durante los dos últimos días a Guinea Conakry (segundo país de procedencia de los migrantes que llegan a España, sólo detrás de Marruecos) y Gambia para ampliar y amarrar más acuerdos bilaterales para el control de los flujos migratorios.

La presión del Gobierno en Europa ha desbloqueado los fondos que han conseguido que la Marina Real Marroquí intervenga mucho más activamente a la hora de localizar e interceptar pateras que zarpan de sus costas, según confirman las ONG Caminando Fronteras y las tripulaciones de Salvamento Marítimo. Y en materia de derechos humanos, la postura que mantuvo ante el Tribunal de Estrasburgo sobre las devoluciones en caliente fue exactamente la misma que la argumentada por el PP cuando el ex ministro del Interior Jorge Fernández Díaz trató de darles encaje legal con la figura del rechazo en frontera, lo que ha valido una condena al país.

"Evidentemente, con la inmigración instalada como asunto clave previo a varias citas electorales, Sánchez no quiere perder votos, pero tampoco se le puede achacar el efecto contagio de la ultraderecha xenófoba en sus políticas, como ha ocurrido en muchos países europeos durante los últimos dos años. Más bien, Sánchez intenta ser el alumno ejemplar de la Unión Europea", aprecia Ana González-Páramo, investigadora sobre migraciones de la Fundación porCausa. "El problema es que el discurso antiinmigración ha calado tanto en toda Europa, en todas las instituciones, que si te conviertes en alumno modelo de Bruselas acabas aplicando medidas restrictivas en materia de derechos", advierte. "Sánchez quizás tuvo buenas intenciones pero no ha tenido el coraje de mantenerlas y ni de buscar alternativas a nivel europeo, sobre todo cuando sus supuestos socios, Alemania y Francia, están librando su propia guerra interna en este campo", añade.

EL BOLETIN
DIARIO DE ACTUALIDAD Y FINANZAS DESDE 1992

Los aviones de Salvamento Marítimo llevan más de cinco meses sin el radar de rastreo para rescatar pateras

CGT denuncia que la búsqueda visual significa reducir en un 90% la posibilidad de encontrar embarcaciones y se traduce en "pérdida de vidas".

Jueves 31 de enero de 2019, 11:34h

El personal que tripula los aviones de Salvamento Marítimo lleva al menos cinco meses sin el radar que les permite localizar las pateras en riesgo de naufragio frente a las costas españolas, según revela el diario.es.

El digital explica que ha confirmado a través del el Ministerio de Fomento y el sindicato CGT que los radares de búsqueda de las tres aeronaves con las que cuenta Salvamento Marítimo no funcionan y dice que le han informado que "el retraso en la reparación se debe a una serie de problemas burocráticos en relación al envío de los dispositivos una vez revisados en EEUU, donde son fabricados".

"Dos radares fueron enviados a EEUU para su reparación por parte del fabricante. Ya reparados, en su envío de vuelta a España está habiendo un problema de licencia que estamos tratando de solucionar", le han explicado a dicho medio desde Fomento y Salvamento Marítimo a través de correo electrónico. Añadiendo que un equipo técnico de la institución de rescate ha estado en Nueva York la semana pasada para desbloquear el asunto, señalan las mismas fuentes.

Según la institución dependiente de Fomento, "esta situación existe desde agosto". Sin embargo, los trabajadores representados en el Comité de Empresa de Salvamento Marítimo insisten en que el avión Sasemar 101, el que se dedica a buscar pateras en el mar de Alborán, la ruta marítima a España más mortífera, "lleva más de un año sin radar".

Desde Salvamento Marítimo defienden que, aunque el dispositivo de rastreo lleva meses estropeado, el avión "cuenta con otros radares que pueden realizar búsquedas". Según exponen, "aunque no sean tan avanzados, permiten junto con el incremento de horas de vuelo y las cámaras electro-ópticas, realizar detecciones de embarcaciones de forma igualmente satisfactoria en la operativa de Salvamento". Además, las mismas fuentes afirman que "el trabajo visual siempre forma parte de la operación de Salvamento para la identificación de embarcaciones, puesto que los radares detectan puntos pero, en todo caso, hay que acercarse lo máximo posible para la identificación visual"

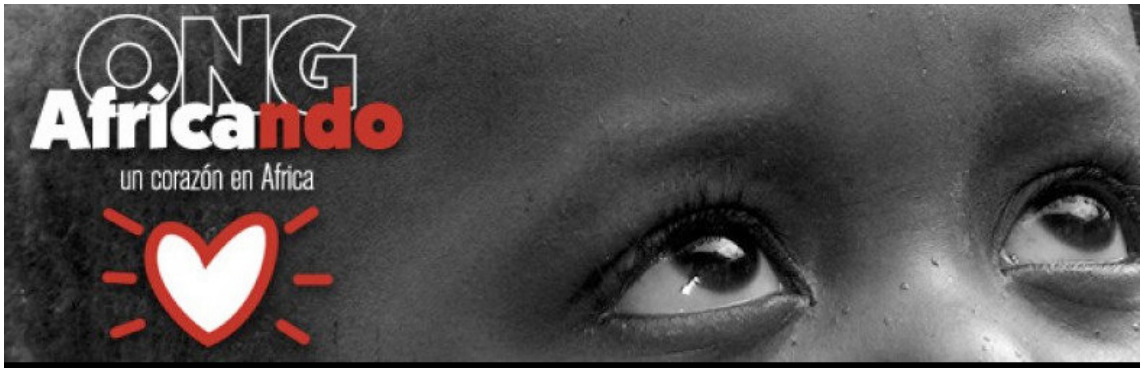
"Pérdida de vidas"

Sin embargo, los radares mencionados por Salvamento Marítimo no tienen la finalidad de búsqueda, sino que buscan medir la contaminación o la situación meteorológica. Según asegura Ismael Furió, presidente del comité de empresa de Salvamento Marítimo, cuyo sindicato mayoritario es CGT, quien niega que los radares activos en estos dispositivos mencionados por la institución de Fomento puedan sustituir la labor de los averiados.

“Los radares que tienen los aviones, en ningún momento pueden sustituir a los radares de búsqueda. No tienen nada que ver”, apostilla Furió. “No tener este radar supone una pérdida de tiempo, merma la capacidad de búsqueda del avión y se traduce en pérdida de efectividad que, en un rescate significa pérdidas de vidas”.

El portavoz de los trabajadores de Salvamento Marítimo aclara que, sin radar, “la búsqueda realizada es visual que, en el mejor de los casos, alcanza una distancia de dos millas”. Mientras, el radar averiado permite el rastreo de barcas en peligro a lo largo de 20 millas aproximadamente, según describe Salvamento Marítimo en su página web. “Eso significa reducir en un 90% la posibilidad de encontrarlos”, añade el presidente del comité de empresa.

El diario.es indica que “este radar de búsqueda permite detectar pateras a más de 20 a 30 millas de distancia, mientras que el alcance visual no permite ver más allá de dos millas. De este modo, las oportunidades de encontrar una patera se han reducido en 2018, un año en el que el número de fallecidos se ha cuadruplicado con respecto al 2017: al menos 769 personas han muerto en la frontera sur española, según la OIM. La cifra aumenta a 843 víctimas atendiendo a los datos de la ONG Caminando Fronteras, de las que 772 han perdido la vida en el mar de Alborán, la zona donde opera el avión Sasemar 101.”



Los aviones de Salvamento Marítimo llevan más de cinco meses sin el radar de búsqueda para rescatar pateras

El personal de Salvamento tiene que buscar desde el aire “con los ojos” a las embarcaciones en el mar, donde han muerto en el último año 769 personas.

Salvamento Marítimo confirma que los aviones están sin radar desde el pasado agosto, pero el sindicato CGT asegura que el del que trabaja en la zona más crítica lleva “más de un año” averiado.

Fomento explica que se trata de un problema burocrático y un equipo técnico se ha desplazado a EEUU para agilizar la solución.

30/01/2019 – 21:46h

El personal que tripula los aviones de Salvamento Marítimo lleva al menos cinco meses sin el radar que les permite localizar las pateras en riesgo de naufragio frente a las costas españolas. A falta del dispositivo, miran por la ventana. El radar tiene un alcance de 30 millas náuticas; solo con la vista, es como buscar una aguja en el mar donde han muerto 769 personas en 2018.

Los radares de búsqueda de las tres aeronaves con las que cuenta Salvamento Marítimo no funcionan, según ha podido saber eldiario.es y han confirmado el Ministerio de Fomento y el sindicato CGT. Desde Salvamento Marítimo indican que el retraso en la reparación se debe a una serie de problemas burocráticos en relación al envío de los dispositivos una vez revisados en EEUU, donde son fabricados.

“Dos radares fueron enviados a EEUU para su reparación por parte del fabricante. Ya reparados, en su envío de vuelta a España está habiendo un problema de licencia que estamos tratando de solucionar”, responden desde Fomento y Salvamento Marítimo a través de correo electrónico. Un equipo técnico de la institución de rescate ha estado en Nueva York la semana pasada para desbloquear el asunto, señalan las mismas fuentes.

Según la institución dependiente de Fomento, “esta situación existe desde agosto”. Sin embargo, los trabajadores representados en el Comité de Empresa de Salvamento Marítimo insisten en que el avión Sasemar 101, el que se dedica a buscar pateras en el mar de Alborán, la ruta marítima a España más mortífera, “lleva más de un año sin radar”.

“En un primer momento intentaron paliarlo con el radar del Sasemar 102 (con base en Fisterra). Arreglaron el del 101 y en cosa de un mes se volvió a romper. En estos momentos los tres aviones están sin radar. El último en hacerlo, este verano, fue el del avión Sasemar 103 (avión que opera en la zona de Canarias)”, asegura Ismael Furió, presidente del comité de empresa de Salvamento Marítimo, cuyo sindicato mayoritario es CGT.

Según Furió, el problema de licencia mencionado por Salvamento Marítimo es “un bloqueo burocrático” entre Estados Unidos y España debido a que, explica, “la Normativa de EEUU impide suministrar una vez reparados estos equipos a Airbus DS (la empresa fabricante de los aviones de Salvamento Marítimo), debido a que esta empresa mantiene relaciones comerciales con países ‘no autorizados’ para el país estadounidense”.

Desde Salvamento Marítimo defienden que, aunque el dispositivo de rastreo lleva meses estropeado, el avión “cuenta con otros

radares que pueden realizar búsquedas". Según exponen, "aunque no sean tan avanzados, permiten junto con el incremento de horas de vuelo y las cámaras electro-ópticas, realizar detecciones de embarcaciones de forma igualmente satisfactoria en la operativa de Salvamento".

Además, las mismas fuentes afirman que "el trabajo visual siempre forma parte de la operación de Salvamento para la identificación de embarcaciones, puesto que los radares detectan puntos pero, en todo caso, hay que acercarse lo máximo posible para la identificación visual"

"La falta de radar se traduce en pérdida de vidas"

Sin embargo, los radares mencionados por Salvamento Marítimo no tienen la finalidad de búsqueda, sino que buscan medir la contaminación o la situación meteorológica. Furió, también portavoz del sindicato CGT del sector mar, niega que los radares activos en estos dispositivos mencionados por la institución de Fomento puedan sustituir la labor del los averiados.

"Los radares que tienen los aviones, en ningún momento pueden sustituir a los radares de búsqueda. No tienen nada que ver", apostilla Furió. "No tener este radar supone una pérdida de tiempo, merma la capacidad de búsqueda del avión y se traduce en pérdida de efectividad que, en un rescate significa pérdidas de vidas".

El portavoz de los trabajadores de Salvamento Marítimo aclara que, sin radar, "la búsqueda realizada es visual que, en el mejor de los casos, alcanza una distancia de dos millas". Mientras, el radar averiado permite el rastreo de barcas en peligro a lo largo de 20 millas aproximadamente, según describe Salvamento Marítimo en su página web. "Eso significa reducir en un 90% la posibilidad de encontrarlos", añade el presidente del comité de empresa.

El avión de Salvamento Marítimo Samemar 101 cuenta con tres radares. El primero, el radar meteorológico, incluido en toda aeronave para asegurar una navegación segura. El segundo, un 'SLAR': un radar de barrido lateral diseñado para el análisis de vertidos en el mar, que no posee resolución espacial suficiente para llevar a cabo la búsqueda de objetos pequeños en el mar. Por último, se encuentra el dispositivo de búsqueda, modelo' Telephonics Oceaneye APS-143C(V)3' de fabricación norteamericana, con capacidad para detectar pateras en una misión SAR (Búsqueda y Rescate).

Infografía del avión de Salvamento Marítimo obtenida de un documento del Ministerio de Fomento.

Este radar de búsqueda permite detectar pateras a más de 20 a 30 millas de distancia, mientras que el alcance visual no permite ver más allá de dos millas. De este modo, las oportunidades de encontrar una patera se han reducido en 2018, un año en el que el número de fallecidos se ha cuadruplicado con respecto al 2017: al menos 769 personas han muerto en la frontera sur española, según la OIM. La cifra aumenta a 843 víctimas atendiendo a los datos de la ONG Caminando Fronteras, de las que 772 han perdido la vida en el mar de Alborán, la zona donde opera el avión Sasemar 101.

Los ojos del mar

A día de hoy, Salvamento Marítimo cuenta con tres aviones CN235-300 para vigilar los mares. Entre sus labores se encuentra luchar contra la contaminación, así como la búsqueda y rescate de emergencia en las aguas españolas. Sin embargo, en los últimos meses, y porque la situación así lo requiere, se ha centrado principalmente en la localización de estas balsas de plástico donde decenas de personas hacinadas intentan llegar a las costas españolas escapando de la miseria o la persecución.

Con este fin, jugaba un papel importante el avión Sasemar 101, con base en Valencia, pero que desde el 1 de julio aguardaba en Málaga para desempeñar labores de búsqueda y rescate en el mar de Alborán que abarca las provincias de Almería, Granada y Málaga. Sin embargo, el avión ha vuelto a Valencia a pesar de que las llegadas en patera a las costas españolas continúan. No obstante, las otros dos aeronaves, la 102 y 103, ubicadas en Santiago de Compostela y Gran Canaria, respectivamente, tienen inoperativo el radar de búsqueda.

A contrarreloj

Durante el verano de 2018, el personal de la flota marítima de Salvamento Marítimo en Andalucía fue reforzado tras las presiones del Comité de Empresa. Sin embargo, Ismael Furió critica que tras el "aumento exponencial de personas que se juegan la vida en el mar en patera, las únicas inversiones a largo plazo se han hecho en la Guardia Civil cuando el 90% de los rescates son por Salvamento Marítimo".

Las políticas migratorias de Europa también salpican a España. En los últimos meses, la acogida de personas es rechazada por los países de los estados miembros y la inversión en salvar vidas también decae. "Con los números encima de la mesa, hay muy poca voluntad por parte de este Gobierno de que Salvamento Marítimo sea civil, público y social. Lo que demuestra es que tiende más a un Salvamento Marítimo militar".

Las denuncias ante las condiciones laborales de la flota de Salvamento Marítimo no son nuevas. La empresa subcontratada por Salvamento Marítimo para operar estos aviones es Babcock MCS, con base en Alicante, que cubre algunos servicios de emergencia 24 horas con menor tripulación de la que es necesaria para cumplir la normativa y asegurar el descanso de sus miembros, denuncian desde CGT. Un avión H24 como lo es la Sasemar 101 está diseñado para trabajar las 24 horas, algo que recae sobre el personal que trabaja sin descanso y, ahora, sin radar.

¿Apagón informativo?

No solo se ha reducido el personal, también la información. Hace unos meses, un solo vistazo a las redes sociales de Salvamento Marítimo bastaba para encontrar las cifras de rescates realizados cada día, más allá de la nacionalidad y el estatus administrativo de las personas socorridas. Pero "una revisión en el protocolo de comunicación" se ha traducido en que las cifras de migrantes salvados hayan desaparecido de sus publicaciones de Twitter, como publicó eldiario.es.

La semana pasada, la Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía, el Sindicato de Periodistas de Andalucía y EntreFronteras han denunciado que "este silencio daña seriamente la libertad de información recogida en el artículo 20 de la Constitución Española" ya que "los medios de comunicación no disponen de la información y no pueden ejercer su trabajo con agilidad y facilidad, como habitualmente han realizado".

AraInfo
Diario Libre d'Aragón ■ Fundau en 2010

El Gobierno de Pedro Sánchez militariza el Salvamento Marítimo

CGT ya denunció hace años la intención del PSOE de militarizar las labores de rescate en el estrecho de Gibraltar y en el mar de Alborán, cuando la Fundación Alternativas, próxima a los socialistas, publicó el informe 'El papel de España en la seguridad marítima del Mediterráneo occidental'.

ARAINFO REDACCIÓN | 1 febrero, 2019 17.02

La Confederación General del Trabajo, sindicato mayoritario en Salvamento Marítimo, viene alertando desde hace años de la intención de algunos gobiernos consistente en militarizar las labores de rescate y lucha contra la contaminación en las aguas españolas. Hasta el momento y desde que se creara el ente público Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar), dependiente del Ministerio de Fomento, éste ha sido un cuerpo civil, único en toda Europa y cuyo trabajo es ejemplo a nivel mundial.

En las últimas semanas se ha producido un giro importante en las políticas migratorias que el gobierno socialista de Pedro Sánchez venía desarrollando. Según la organización anarcosindicalista, asistimos a un nuevo deterioro del servicio público de Salvamento Marítimo –como demuestra la retirada del buque Punta Salinas de Canarias de una de las zonas de salvamento marítimo más grandes del Estado-, a la par que se modifica el carácter civil del mismo. En este sentido, CGT explica la situación poniendo de ejemplo el buque Clara Campoamor, un remolcador de altura del año 2007 y con sede en Cartagena.

Según CGT, la dirección de Salvamento Marítimo, ante la solicitud del Comité de Flota de reducir la carga de trabajo en las unidades operativas en el mar de Alborán y al no deshacer las medidas tomadas para retirar las terceras tripulaciones logradas durante el pasado verano durante la crisis migratoria, ha decidido reubicar algunas de las unidades con mayor carga de trabajo a zonas de menor presión y desplazar a las costas andaluzas al buque Clara Campoamor, que operará principalmente en el mar de Alborán. Fuentes sindicales de CGT en Sasemar explican que el Clara Campoamor tendrá una tripulación extra y embarcaciones neumáticas para atender tareas que consistirán principalmente en servir de apoyo logístico a las Salvamares de la zona, embarcaciones de rescate más ligeras.

El Clara Campoamor se convertirá en un buque donde las personas migrantes rescatadas permanecerán acogidas hasta su posterior traslado al lugar decidido por el mando único de la Guardia Civil. Pero lo más grave, según el sindicato, será que entre la tripulación de esta unidad podrán contarse algunos agentes de la Guardia Civil, para garantizar el control y la seguridad de la embarcación.

CGT considera que esta decisión significa un giro muy importante y afectará, sin lugar a dudas, al funcionamiento que hasta el momento ha existido en Sasemar porque si bien es cierto que en varias ocasiones ha habido agentes que han embarcado a bordo de unidades, siempre ha sido de manera puntual y para llevar a cabo algún servicio muy concreto, y a requerimiento de los centros de coordinación o de las diferentes tripulaciones de Sasemar.

Por último, aseguran que en esta ocasión la medida se ha decidido desde la propia Guardia Civil y la dirección de Salvamento Marítimo y vuelve a señalar las intenciones que ya tenían anteriores gobiernos del PSOE de crear un servicio de guardacostas de carácter cívico-militar que sustituyera a todos los organismos que trabajan para garantizar la seguridad en las aguas territoriales.

eldiario.es
Periodismo a pesar de todo

Trabajadores de Salvamento Marítimo responden a Ábalos: “Los radares de los aviones son nuestros ojos para salvar vidas”

El ministro de Fomento ha restado importancia a la falta de radares en los aviones de Salvamento: “Su función no es avistar, sino rescatar tras recibir una alerta”.

Desde el Comité de Empresa de la flota de Salvamento Marítimo defienden que los radares de los aviones son “cruciales” para localizar la patera después de recibir esa alerta.

“Desde un barco, no ves la patera aunque la tengas a 50 metros de la proa. Si está entre las olas, no la ves ni aunque esté a un kilómetro”, dice Ismael Furió.

01/02/2019 - 21:06h

Para el Ministro de Fomento, la falta de radares en los aviones de Salvamento Marítimo durante más de cinco meses no supone un problema para sus labores. Esta semana, José Luis Ábalos ha restado importancia a la avería recordando que estas aeronaves no realizan avistamientos, sino que buscan barcas en riesgo de las que ya han recibido una alerta previa. Los trabajadores responden que, aunque su función no es la vigilancia, necesitan los radares para encontrar las embarcaciones que piden auxilio.

“Le ha dado la vuelta. Está diciendo que los aviones de Sasemar no se dedican a buscar a gente. Claro, ya lo sabíamos. Pero eso no significa que no necesitemos los radares de búsqueda”, responde Ismael Furió, presidente del Comité de Empresa de la flota de Salvamento Marítimo.

El trabajador de Salvamento Marítimo y portavoz del sindicato mayoritario de la institución (CGT) explica que las embarcaciones de rescate necesitan las indicaciones recibidas por los aviones de Sasemar para localizar el punto exacto donde se encuentra una barca en peligro y poder salvarla. Con más razón, insiste, cuando se trata de pateras porque, debido a su reducido tamaño y su inestabilidad, indentificarlas desde el mar es “más difícil”.

Cómo realizan los rescates

"Cuando la torre de control te da el aviso de que va a salir a por una patera, no te aporta la ubicación exacta, sino que te envía un área aproximada como, por ejemplo, "30 millas al sur de la isla de Alborán", enfatiza el portavoz, quien destaca la complicación de encontrar el objetivo del rescate una vez alcanzada la zona. "Cuando te mandan allí, tienes un área de búsqueda que puede ser equivalente a los tres campos de fútbol y tenemos que ir peinando la zona", continúa Furió, quien tiene experiencia en el auxilio de pateras, pues ha trabajado como segundo oficial en la Guardamar Talía en Canarias hasta el año pasado. En la actualidad, es patrón de la embarcación Salvamar Pollux en Valencia.

Las embarcaciones y los aviones de Salvamento Marítimo se dirigen a la zona donde podrían encontrarse las personas en riesgo, después de haber recibido un aviso en la torre de control por parte de, generalmente, la ONG Caminando Fronteras o buques mercantes, que aportan unas coordinadas aproximadas.

"Allí, van buscando por calles [imaginarias]. Si lo haces con tus ojos, pueden ver un máximo de dos millas. Es una barbaridad para buscarlo con la vista", añade Furió. Con un radar, el avión puede puedes rastrear hasta 30 millas naúticas de un vistazo.

Los aviones necesitan los radares, y las embarcaciones de Salvamento se nutren de la información que le aportan el personal de la aeronave: "Desde un barco, no ves la patera aunque la tengas a 50 metros de la proa. O incluso a uno. Si está entre las olas, no la ves. La patera se oculta".

Desde el aire, sus compañeros guían a la flota de las embarcaciones de Salvamento para que se desplacen hasta los puntos surgidos en un radar y puedan proceder al rescate. "El avión son nuestros ojos. El avión se pone encima y dice: ya la tengo localizada. Te da la posición exacta", asevera el presidente del Comité de Empresa de Salvamento. "Se puede dar la situación de que vuelves a ese punto y tampoco la encuentras y la tripulación del avión te detalla que está, por ejemplo, a 50 metros a la derecha o a la izquierda".

Cuando la torre de control de Salvamento Marítimo recibe una alerta y moviliza una de sus buques de rescate, la localización aportada de forma inicial, a veces, deja de ser válida, detalla. "El centro de coordinación recibe el aviso y muchas veces esa patera continúa avanzando. La torre, llama al avión, despega y se dirige a la zona. Entre que despega y llega, han podido pasar tres horas, por lo que esa barca en peligro ya no está donde estaba. Y, sin radar, el avión tarda mucho más en localizarla", detalla Furió.

"El radar de búsqueda son los ojos del avión. Son nuestros ojos, es crucial", reitera el representante de los trabajadores de Salvamento Marítimo. "Ya sean pateras o veleros, para rescatar necesitamos los radares, porque es un servicio de urgencia".

El Confidencial

El Gobierno culmina su giro en inmigración al embarcar guardias civiles con Salvamento

Salvamento avisa a sus trabajadores de que tres agentes de la Guardia Civil irán en el 'Clara Campoamor'. Interior alega que no es un plan generalizado. Sus socios critican el viraje

04/02/2019 01:24h

En ocho meses, el Gobierno de Pedro Sánchez ha virado su discurso en materia de inmigración. De acoger al 'Aquarius' a impedir que zarpe del 'Open Arms'. La última medida en esta línea es la de embarcar a la Guardia Civil en el buque de Salvamento Marítimo 'Clara Campoamor', un gran barco civil destinado al rescate de inmigrantes en el Mar de Alborán, según denuncian los sindicatos de Salvamento Marítimo (Sasemar). Interior afirma que no se trata de un plan generalizado. En medio, la irrupción de Vox y su discurso de mano dura contra la inmigración.

Sasemar ha reunido a los sindicatos para explicarles los planes de las próximas campañas. Según fuentes de CGT, el sindicato mayoritario, una de las principales novedades es tener el buque 'Clara Campoamor' como centro de operaciones en el mar de Alborán usando como puertos Almería, Motril o Málaga. Este buque tendrá un refuerzo de tripulación y dará apoyo a las distintas Salvamares, lanchas más pequeñas.

El 'Clara Campoamor' es un buque de 80 metros de eslora con base en Cartagena previsto para luchar contra la contaminación, pero ya ha participado en operaciones de rescate de personas en alta mar. La novedad es que a partir de ahora a bordo irán tres guardias civiles, según documentación a la que ha tenido acceso este diario. Fuentes de CGT denuncian que el Gobierno de Pedro Sánchez "militarice un servicio civil de salvamento" y temen que el mando real corresponda a estos agentes armados. Sobre todo, porque en agosto el Gobierno creó un mando único en materia de inmigración y puso al frente a un general de la Guardia Civil. El 'Clara Campoamor' desde entonces sigue órdenes de este mando único.

Las patrulleras de la Guardia Civil trabajan también en tareas de salvamento y en ocasiones los responsables de Sasemar les han pedido ayuda para que guardias civiles vayan en sus barcos si auguran problemas con alguna patera. Pero fuentes sindicales insisten en que es distinto que poner el centro de operaciones con tres guardias civiles a bordo. El año pasado España rescató a casi 50.000 personas en 2.300 embarcaciones.

El Ministerio de Interior resta importancia al tema. En contraste con las órdenes dadas a los trabajadores, el ministerio que dirige Fernando Grande-Marlaska asegura a este diario que "no hay ningún plan para que los guardias civiles vayan en barcos de Sasemar" y que solo en determinados rescates "puede haber supuestos en que la Guardia Civil tenga que subir, pero desde luego no con carácter general".

El gesto de llevar de forma permanente guardias civiles embarcados en operaciones de Fomento se une a decisiones anteriores del Ejecutivo. Interior ha rescatado un acuerdo con Marruecos de los año 90 para devolver a 116 inmigrantes en 24 horas, Fomento ha impuesto un apagón informativo en redes sociales sobre las operaciones de rescate que realiza Sasemar y además ha negado el permiso de navegación a los buques 'Open Arms' y 'Aita Mari' de ONG que se dedican al rescate de inmigrantes en el Mediterráneo. La retirada de concertinas en la valla de Ceuta y Melilla aún no se ha concretado y los aviones de Salvamento llevan meses sin radar para detectar pateras.

El pasado jueves en el Congreso, el ministro de Fomento y secretario de Organización del PSOE, José Luis Ábalos, se defendió de las críticas de la oposición por haber cambiado radicalmente de política migratoria desde el 'Aquarius'. "La decisión del Gobierno de España de acoger al 'Aquarius' el pasado verano, que tanto se utiliza, supuso lanzar un mensaje, que fue atendido por distintos Estados miembros que han participado en el reparto solidario de inmigrantes. El Gobierno sigue trabajando a nivel europeo para dejar de dar respuestas 'ad hoc' e institucionalizar y sistematizar el reparto de estos inmigrantes que llegan a nuestras costas".

Sobre por qué Fomento no da permiso para zarpar al 'Open Arms' y al 'Aita Mari', respondió que estos "incumplen la normativa internacional de salvamento y, por ello, no obtienen el permiso para volver al Mediterráneo central". Ábalos justificó que "el cierre de los puertos a buques de ONG en la zona en la que pretenden operar, junto con la negativa de estos buques de proceder al desembarco en Libia, hace que los buques de las ONG se vean forzados a tomar rumbo a España por ser su país de abanderamiento".

El resultado, siempre según el ministro, es que eso convierte sus operaciones "en un transporte de personas de varios días hasta llegar a España en buques que no cumplen las condiciones de seguridad necesarias para ello, poniendo en riesgo la seguridad del buque, de su tripulación, de las personas auxiliadas a bordo e incluso de los posibles barcos que pudieran acudir en su ayuda en caso de emergencia". Esos buques, añadió, "no cuentan con los certificados que garantizan el cumplimiento de la normativa internacional de seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio marino para el transporte de un elevado número de personas a bordo".

En ocho meses, el Gobierno de Pedro Sánchez ha virado su discurso en materia de inmigración. De acoger al 'Aquarius' a impedir que zarpe del 'Open Arms'. La última medida en esta línea es la de embarcar a la Guardia Civil en el buque de Salvamento Marítimo 'Clara Campoamor', un gran barco civil destinado al rescate de inmigrantes en el Mar de Alborán, según denuncian los sindicatos de Salvamento Marítimo (Sasemar). Interior afirma que no se trata de un plan generalizado. En medio, la irrupción de Vox y su discurso de mano dura contra la inmigración.

Sasemar ha reunido a los sindicatos para explicarles los planes de las próximas campañas. Según fuentes de CGT, el sindicato mayoritario, una de las principales novedades es tener el buque 'Clara Campoamor' como centro de operaciones en el mar de Alborán usando como puertos Almería, Motril o Málaga. Este buque tendrá un refuerzo de tripulación y dará apoyo a las distintas Salvamares, lanchas más pequeñas.

Interior afirma que el embarque de guardias civiles no será generalizado, pero los sindicatos critican la militarización del cuerpo civil de salvamento

El 'Clara Campoamor' es un buque de 80 metros de eslora con base en Cartagena previsto para luchar contra la contaminación, pero ya ha participado en operaciones de rescate de personas en alta mar. La novedad es que a partir de ahora a bordo irán tres guardias civiles, según documentación a la que ha tenido acceso este diario. Fuentes de CGT denuncian que el Gobierno de Pedro Sánchez "militarice un servicio civil de salvamento" y temen que el mando real corresponda a estos agentes armados. Sobre todo, porque en agosto el Gobierno creó un mando único en materia de inmigración y puso al frente a un general de la Guardia Civil. El 'Clara Campoamor' desde entonces sigue órdenes de este mando único.

Las patrulleras de la Guardia Civil trabajan también en tareas de salvamento y en ocasiones los responsables de Sasemar les han pedido ayuda para que guardias civiles vayan en sus barcos si auguran problemas con alguna patera. Pero fuentes sindicales insisten en que es distinto que poner el centro de operaciones con tres guardias civiles a bordo. El año pasado España rescató a casi 50.000

personas en 2.300 embarcaciones.

El año pasado España rescató a 50.000 personas en 2.300 embarcaciones

El Ministerio de Interior resta importancia al tema. En contraste con las órdenes dadas a los trabajadores, el ministerio que dirige Fernando Grande-Marlaska asegura a este diario que "no hay ningún plan para que los guardias civiles vayan en barcos de Sasemar" y que solo en determinados rescates "puede haber supuestos en que la Guardia Civil tenga que subir, pero desde luego no con carácter general".

El gesto de llevar de forma permanente guardias civiles embarcados en operaciones de Fomento se une a decisiones anteriores del Ejecutivo. Interior ha rescatado un acuerdo con Marruecos de los año 90 para devolver a 116 inmigrantes en 24 horas, Fomento ha impuesto un apagón informativo en redes sociales sobre las operaciones de rescate que realiza Sasemar y además ha negado el permiso de navegación a los buques 'Open Arms' y 'Aita Mari' de ONG que se dedican al rescate de inmigrantes en el Mediterráneo. La retirada de concertinas en la valla de Ceuta y Melilla aún no se ha concretado y los aviones de Salvamento llevan meses sin radar para detectar pateras.

El pasado jueves en el Congreso, el ministro de Fomento y secretario de Organización del PSOE, José Luis Ábalos, se defendió de las críticas de la oposición por haber cambiado radicalmente de política migratoria desde el 'Aquarius'. "La decisión del Gobierno de España de acoger al 'Aquarius' el pasado verano, que tanto se utiliza, supuso lanzar un mensaje, que fue atendido por distintos Estados miembros que han participado en el reparto solidario de inmigrantes. El Gobierno sigue trabajando a nivel europeo para dejar de dar respuestas 'ad hoc' e institucionalizar y sistematizar el reparto de estos inmigrantes que llegan a nuestras costas".

Sobre por qué Fomento no da permiso para zarpar al 'Open Arms' y al 'Aita Mari', respondió que estos "incumplen la normativa internacional de salvamento y, por ello, no obtienen el permiso para volver al Mediterráneo central". Ábalos justificó que "el cierre de los puertos a buques de ONG en la zona en la que pretenden operar, junto con la negativa de estos buques de proceder al desembarco en Libia, hace que los buques de las ONG se vean forzados a tomar rumbo a España por ser su país de abanderamiento".

El resultado, siempre según el ministro, es que eso convierte sus operaciones "en un transporte de personas de varios días hasta llegar a España en buques que no cumplen las condiciones de seguridad necesarias para ello, poniendo en riesgo la seguridad del buque, de su tripulación, de las personas auxiliadas a bordo e incluso de los posibles barcos que pudieran acudir en su ayuda en caso de emergencia". Esos buques, añadió, "no cuentan con los certificados que garantizan el cumplimiento de la normativa internacional de seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio marino para el transporte de un elevado número de personas a bordo".

Las críticas al Gobierno por su política migratoria le llegan desde sus aliados. A Ábalos le contestó el diputado de Unidos Podemos Marcelo Espósito: "No tiene derecho a impedir que los buques españoles salgan al Mediterráneo a impedir que rescaten a migrantes y refugiados". Y en su réplica añadió: "Nos toma por tontos. El Gobierno hace dibujitos con la mano izquierda y emborrona con la derecha", en alusión a las relaciones entre Fomento e Interior. Marta Sibina, diputada de los Comunes, ha comenzado a votar sistemáticamente en contra de todo lo que llegue a la Cámara hasta que no zarpe el 'Open Arms'. Sibina rompe la disciplina de voto de su grupo y genera una situación incómoda en Unidos Podemos.

Iñigo Barandiaran, portavoz de Fomento del PNV, reclamó a Ábalos que "reconduzca la situación" para que los buques de ayuda humanitaria 'Aita Mari' y 'Open Arms' puedan salir al Mediterráneo a salvar vidas. Barandiaran calificó como "inaceptable" que los dos barcos permanezcan amarrados e insistió en que "la acción del Gobierno no puede ser ajena a las consecuencias que respecto de los Derechos Humanos pueda producir".

En el último barómetro del CIS, el 11,1% de los encuestados señaló la inmigración como uno de los tres principales problemas de España. En junio, ese porcentaje era solo del 3,5%. La irrupción de Vox en

Andalucía y el discurso duro del Pablo Casado en el PP contra la inmigración ha influido en el cambio en Moncloa en el tema. Podemos ha señalado a los ministros Grande-Marlaska y Ábalos por el cambio pero el Ejecutivo asegura que busca una respuesta común europea.

EL PAÍS
EL PERIÓDICO GLOBAL

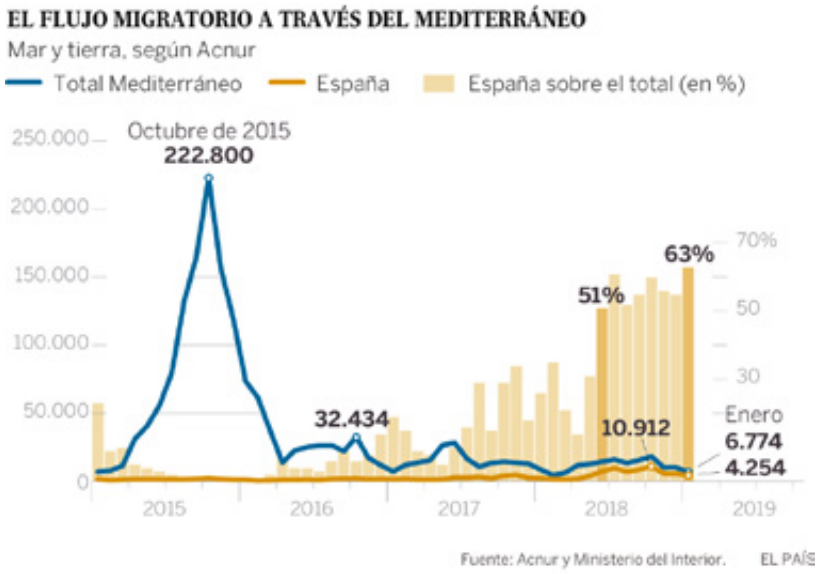
La Guardia Civil se embarcará en naves de rescate de migrantes

El objetivo, según el Ministerio del Interior, es "reforzar la seguridad" en algunos buques.

Granada, 5 febrero 2019 - 11:29h

El Gobierno ha decidido retomar un convenio vigente, pero con muy poco uso, entre la Guardia Civil y Salvamento Marítimo que permite que agentes del cuerpo embarquen en las naves de rescate "como refuerzo de seguridad". El Ministerio del Interior asegura que la presencia de guardias civiles en los barcos no será generalizada, pero no aclara con qué criterios se aplicará.

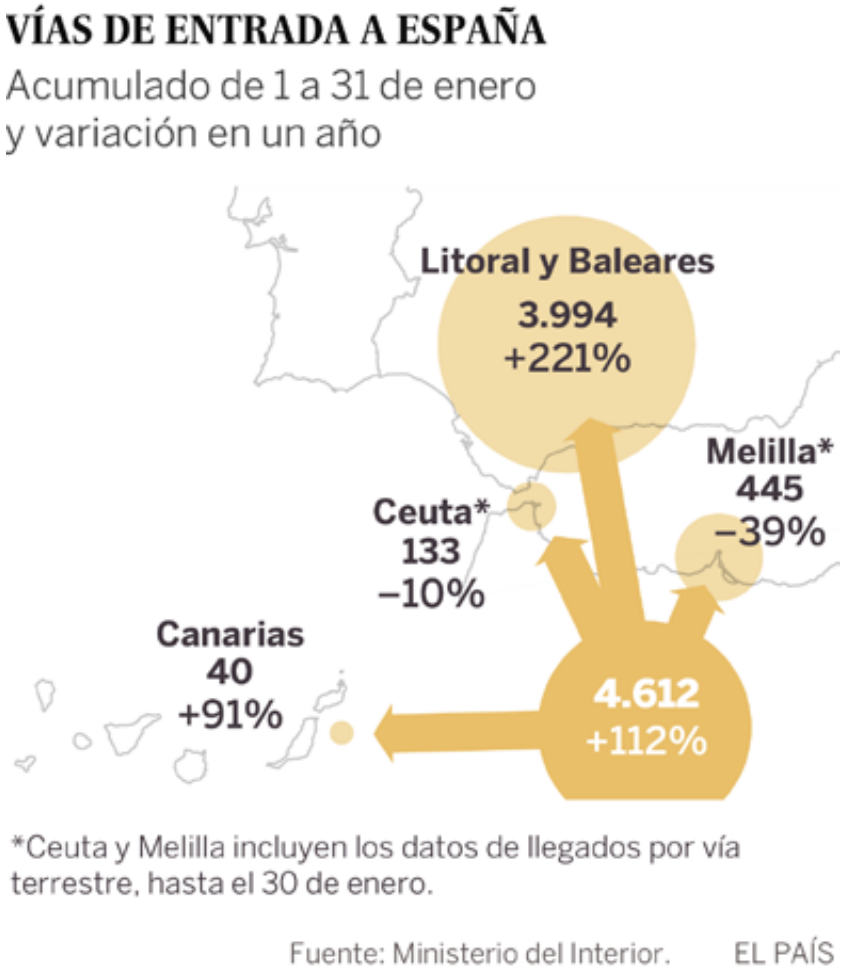
Este convenio se utilizaba en contadas ocasiones y siempre con un agente destinado en el puerto "al que se llamaba sobre la marcha, se embarcaba y apenas tenía ningún papel a bordo", explican desde CGT, el sindicato mayoritario de Salvamento Marítimo.



La primera asignación de agentes, según el sindicato, ha sido la de tres guardias civiles a la plantilla del Clara Campoamor, el buque más grande de la flota de Salvamento que ayer atracó en el puerto de Málaga, informa Nacho Sánchez. El remolcador, que puede transportar hasta 500 personas, suele ser el primer destino de los náufragos rescatados por las salvamares de Salvamento Marítimo, antes de ser trasladados al puerto designado para su desembarco.

La presencia de los agentes en el remolcador no será un caso aislado. Estos guardias formarán parte de la dotación de la nave de manera permanente mientras no haya una orden en sentido contrario, según las mismas fuentes. Salvamento Marítimo no ha querido confirmar la presencia de los agentes armados a bordo. Fuentes del Instituto Armado señalan que desde el propio se pidió apoyo para dar seguridad".

El Ministerio del Interior ha confirmado que la Guardia Civil acompañará a la tripulación de algunos barcos de rescate "para reforzar la seguridad", pero mantiene que "el embarque no va a ser con carácter general, ni en todos los barcos". No ha aclarado, sin embargo, qué criterios se seguirán para determinar que una nave embarque o no agentes de la Guardia Civil.



Casablanca, trampolín de la emigración irregular

El aeropuerto de Casablanca, en la costa atlántica de Marruecos, continúa siendo la principal puerta de entrada para aquellos que pretenden emigrar de forma clandestina a Europa. El dato lo recoge un informe semanal de la Comisión Europea sobre inmigración y revela que la decisión de las autoridades marroquíes de comenzar a exigir desde el 1 de noviembre una autorización electrónica a los viajeros procedentes de Malí, Guinea Conakry y Congo-Brazzaville "no ha contribuido visiblemente a frenar la inmigración irregular". Guinea y Malí, son la segunda y tercera nacionalidad más numerosa de los migrantes que alcanzan España, según las cifras que maneja Frontex, la agencia europea para la gestión de fronteras. Ambas nacionalidades supusieron cerca de un 60% del total de subsaharianos interceptados el año pasado en la frontera sur española.

Esta medida se implementa pocos días después de que el Gobierno se haya marcado el ambicioso objetivo de reducir en un 50% la cifra de migrantes que alcanzaron España de forma irregular en 2018: 64.298 personas. Uno de los ejes de este plan es replantear la participación de Salvamento Marítimo en el Estrecho de Gibraltar y el Mar de Albarán.

La idea es que Salvamento Marítimo, organismo dependiente del Ministerio de Fomento, continúe atendiendo naufragios cuando reciba llamadas de auxilio, pero que limite su papel en la búsqueda y rescate de embarcaciones de migrantes en apuros. El Ejecutivo pretende que los guardacostas marroquíes amplíen su ámbito de actuación y asuman más rescates.

El sindicato CGT muestra su recelo ante "el despliegue de un cuerpo militar en las operaciones de salvamento". La presencia de estos agentes a bordo, según señalan, podría suponer una dificultad más en las ya de por sí difíciles maniobras que supone trasvasar personas desde una patera hasta el barco de rescate. "Si la Guardia Civil o quien sea viene a ayudar en las tareas de rescate son bienvenidos, pero su presencia como cuerpo policial puede llegar a suponer un riesgo añadido". Otra cuestión, plantea el sindicato, es que los migrantes dejen de alertar de su situación de peligro por el temor de encontrarse a los agentes armados a bordo. "Tememos que la presencia de un cuerpo militarizado en las naves influya negativamente en nuestro trabajo", alertan.

Las tareas de rescate de migrantes en el estrecho de Gibraltar y el mar de Alborán están bajo el comando del llamado Mando Único Operativo, cuyo responsable es, desde hace apenas mes y medio, el general de División de la Guardia Civil Félix Blázquez. El Mando Operativo Único, que coordina las operaciones de todos los organismos del Estado, desde las fuerzas y cuerpos de seguridad a la Armada o Salvamento Marítimo, se reactivó en agosto del año pasado. Un portavoz del Ministerio del Interior ha asegurado que la decisión se ha tomado conjuntamente entre la Guardia Civil y Salvamento Marítimo.

Tres pateras al día

La llegada de inmigrantes en pateras a las costas españolas durante el mes de enero ha sido muy superior a la del mismo periodo del año pasado. Durante los primeros 31 días de 2019 han desembarcado en España 4.104 migrantes, una cifra que supone multiplicar casi por tres los 1.396 desembarcados en enero de 2018, según los últimos datos del Ministerio del Interior. Estas personas llegaron a España en 98 embarcaciones, lo que arroja una media de tres al día. El año pasado fueron dos diarias de media.

Un avance espectacular ha sido el del puerto de Málaga que, según datos de Cruz Roja Andalucía, ha recibido en enero 1.560 personas frente a las 206 de hace un año. Los puertos gaditanos, Motril y Almería también han multiplicado por dos la recepción de personas llegadas en patera. Andalucía ha recibido 3.814 personas en este mes de enero según Cruz Roja.

Las entradas por tierra, mientras tanto, han caído un 31% en Ceuta y un 36% en Melilla. Las dos ciudades autónomas, cuyas fronteras experimentan un goteo constante de inmigrantes que se cuelan en territorio español, suman un total de 508 llegadas.

Marruecos, para quien España solicita a Europa más medios materiales y financieros tras una primera inyección de 140 millones de euros, se felicitó el mes pasado por interceptar una cifra récord de migrantes irregulares. Según las cifras del Observatorio Nacional de la Migración, dependiente del Ministerio del Interior, las autoridades marroquíes abortaron durante 2018 88.761 intentos de emigración clandestina hacia España, un 37% más que en 2017. Casi 30.000 de esos emigrantes fueron interceptados a bordo de pateras.

EL FORO de Ceuta

¿Qué está pasando con Salvamento Marítimo?

8 febrero 2019- 17:38h.

El pasado 11 de diciembre, Salvam ica entorno a las últimas decisiones tomadas por el Gobierno socialista . ONGs defensoras de los Derechos Humanos, al apagón informativo, a a militarización de los servicios de rescate de migrantes.

Ayer, 7 de febrero, el Secretariado Permanente de CGT Mar y Puertos, sindicato mayoritario entre los trabajadores de Salvamento Marítimo, enviaba un comunicado a que ha tenido acceso El Foro de Ceuta, bajo el titular «¿Que está pasando con Salvamento Marítimo? y a vueltas con las transferencias a las Autonomías«, recordando las palabras del Ministro de Fomento, José Luis Ábalos, cuando felicitaba a Salvamento Marítimo por su 25 aniversario, mostrando su firme compromiso así como el del presidente Pedro Sánchez con Salvamento Marítimo para que siga siendo un servicio público esencial de nuestro país y un referente mundial en lo que refiere al rescate de personas.

Para la CGT estas palabras «tan bonitas sin duda son de agradecer, sobre todo si se convierten en hechos» indica el comunicado de la CGT, recordando que al poco tiempo de estas declaraciones «se ha llevado a cabo la retirada de parte de los refuerzos con los que se dotó a las tripulaciones de la zona del Estrecho/Andalucía. Posteriormente se ha producido una merma en las comunicaciones de SASEMAR sobre los servicios que estamos realizando en el ámbito concreto del Salvamento de vidas humanas en la zona del estrecho, y que se traduce en especial en que dichas intervenciones, por cierto muy numerosas, han dejado de publicarse en twitter, uno de los medios más seguidos por los medios de comunicación».

COMUNICADO

A las personas Trabajadores de SASEMAR

Valencia, 7 de febrero de 2019

¿QUÉ ESTA PASANDO CON SALVAMENTO MARITIMO? Y A VUELTAS CON LAS TRANSFERENCIAS A LAS AUTONOMIAS

"El ministro de Fomento, José Luis Ábalos, felicita a Salvamento Marítimo por su 25 aniversario y muestra su firme compromiso así como el del presidente Pedro Sánchez con dicha sociedad para que siga siendo un servicio público esencial de nuestro país y un referente mundial en lo que refiere al rescate de personas."

Con estas palabras tan positivas, dichas por el Ministro de Fomento, nos desayunamos hace aún no dos meses. Sin duda son de agradecer, sobre todo si se convierten en hechos.

Pero por el momento, vamos a ver que ha ocurrido. Al poco tiempo de estas declaraciones se ha llevado a cabo la retirada de parte de los refuerzos con los que se dotó a las tripulaciones de la zona del Estrecho / Andalucía. Posteriormente se ha producido una merma en las comunicaciones de SASEMAR sobre los servicios que estamos realizando en el ámbito concreto del Salvamento de vidas humanas en la zona del estrecho, y que se traduce en especial en que dichas intervenciones, por cierto muy numerosas, han dejado de publicarse en twitter, uno de los medios más seguidos por los medios de comunicación.

Posteriormente se anuncia la retirada de servicio del Punta Salinas, Remolcador de Salvamento, cuyo innumerable historial de actuaciones es innecesario recordar. Y ello se produce sin tener ya disponible una unidad para reemplazarla, o en todo caso, se recurra a fletar temporalmente un buque que pudiera cubrir los servicios y las misiones encomendadas al Punta Salinas. Ciertamente nuestra primera preocupación era y es el empleo de quienes tripulan dicho remolcador, pero no es baladí el hecho de que se elimine de raíz un centro de trabajo, y sin que haya ni tan siquiera un plazo de tiempo para su reposición. Lo cual, como mínimo, hace difícil y poco creíble que suceda, al menos por las buenas.

En un comunicado muy duro, el Secretariado Permanente de CGT Mar y Puertos, ha seguido explicando detalladamente las últimas decisiones tomadas por la Dirección de SASEMAR, añadiendo que al apagón informativo y a la retirada de refuerzos, posteriormente «se anuncia la retirada de servicio del Punta Salinas, Remolcador de Salvamento, cuyo innumerable historial de actuaciones es innecesario recordar. Y ello se produce sin tener ya disponible una unidad para reemplazarla, o en todo caso, se recurra a fletar temporalmente un buque que pudiera cubrir los servicios y las misiones encomendadas al Punta Salinas.»

«Ciertamente -continúa el comunicado- nuestra primera preocupación era y es el empleo de quienes tripulan dicho remolcador, pero no es baladí el hecho de que se elimine de raíz un centro de trabajo, y sin que haya ni tan siquiera un plazo de tiempo para su reposición.»

Los centros de Coordinación a punto de ser desmantelados

También en los Centros de Coordinación «cuecen habas», indica la CGT que ya se ha trasladado a los representantes de los trabajadores la intención de "reubicar" al personal del Centro de Tarifa en el Centro de Algeciras, «es decir, cerrar el primero». Y se "comenta" sobre intenciones parecidas con otros Centros de Coordinación.

«Además, todo esto se lleva a cabo sin que se expliquen las razones y finalidades de estas medidas», denuncian desde CGT, «es decir, no sabemos ni el alcance ni el propósito cierto de lo que está haciendo la dirección de SASEMAR, y por supuesto, no se está teniendo en cuenta la opinión de los máximos afectados, no solo respecto a lo que puede representar para el futuro profesional del colectivo, sino también sobre la eficacia del servicio que prestamos.»

La CGT exige explicaciones a la Dirección de SASEMAR

Desde la CGT se muestran preocupados y señalan que «el anuncio de que ninguna de estas medidas va a conllevar pérdida de puestos de trabajo no resulta creíble» y añaden que «aunque a priori así sea, lo cierto es que el cierre de centros de trabajo comporta pareja la desaparición de puestos a cubrir, es decir, su amortización».

La CGT no da respiro a la cúpula de Salvamento Marítimo, y recuerdan que están «de nuevo a vueltas con la exigencia de algunas autonomías sobre las competencias de Salvamento Marítimo. En concreto Canarias, Galicia y Euskadi. Cataluña, que ya en el pasado también las exigió, de momento no abre boca, entretenida con problemas mayores.»

Para la CGT es un «sin sentido» el dividir un Servicio que se ejerce «de manera coordinada», no solo en las aguas territoriales españolas (de cada comunidad), sino que se extiende mucho más allá, en una zona SAR que abarca incluso aguas internacionales. «Del mismo modo que los medios se movilizan según necesidades sin atender a estar, o pertenecer a una, u otra zona o comunidad, y los centros (CCS) coordinan sin dificultad y con certeza los recursos disponibles, sin verse afectados por a quien pertenecen, ni por ninguna ficticia frontera marítima entre comunidades» remarcan en el comunicado.

«Eso si vamos a multiplicar los jefes y jefecillos puestos a dedo, y facilitar el enchufismo “familiar” y político que tanto conocemos en nuestro país» denuncia la CGT.

«Las autonomías reclaman esos recursos, y ciertamente en sus estatutos tienen reconocido que tienen competencias en la materia (solo hasta las 12 millas), y nadie les impide que como hizo Galicia pusiera sus propios medios» apuntan desde la CGT, y remarcan que «otro tema muy distinto es que gestionen a su criterio y gusto los recursos comunes, que están para proteger vidas, buques y medio ambiente en toda la zona SAR».

«La situación, por tanto, creemos que es preocupante» aseguran, «y si el Salvamento Marítimo, tan loado por nuestro Gobierno, entra en el mercadeo del cambio de cromos político con las Autonomías, está sin duda condenándolo a su desaparición.»

La actitud de la Dirección cuestionada

Para terminar, «ante este y los otros temas, denunciamos la actitud de la actual dirección de SASEMAR, que da la callada por respuesta, cuando no se manifiesta complaciente con todo aquello que debilita el Servicio Público que dirigen, prestando con ello un nefasto servicio al interés general, y demostrando una absoluta falta de ambición para defender al Salvamento Marítimo, y especialmente a los profesionales que dan lo mejor de sí mismos para asegurar su permanente funcionamiento».

Desde el Secretariado Permanente de CGT Mar y Puertos instan al Ministerio de Fomento a asumir responsabilidades si se llega a este punto, exigiendo respuestas «a todas estas inquietudes directamente«.

«Exigimos respuestas directamente del Ministerio de Fomento»

En caso contrario, piden desde CGT una respuesta contundente y responsable de todas las personas trabajadoras del Ente; tripulantes, controladores, técnicos, administrativos, etc. De todas, «porque ciertamente y a pesar de los esfuerzos por dividirnos, estamos en el mismo barco«.

el FARO ceuta

La Guardia Civil, presente en los buques de Salvamento Marítimo

El Ministerio de Interior enmarca esta decisión en un "refuerzo de seguridad".

6 febrero 2019

El Gobierno ha decidido retomar un convenio vigente, pero con muy poco uso, entre la Guardia Civil y Salvamento Marítimo, en base al cual agentes del Instituto Armado pueden embarcar en las naves "como refuerzo de seguridad". El Ministerio del Interior asegura que la presencia de guardias civiles en los barcos no será generalizada, pero no aclara con qué criterios se aplicará, según ha adelantado el diario El País.

Esta decisión se enmarca en un momento de tensión y de acusaciones de 'apagón informativo' dirigidas contra el Gobierno, debido a la nula publicación de informaciones en redes sociales sobre los rescates de inmigrantes. Ya se ha producido esa primera asignación de agentes, en concreto tres guardias civiles a la plantilla del 'Clara Campoamor'.

La polémica está servida, puesto que la decisión se produce justo después de que el propio Gobierno haya anunciado la necesidad de rebajar la entrada de inmigrantes. Se busca por tanto una especie de 'selección' a la hora de localizar embarcaciones, haciendo que también los guardacostas marroquíes amplíen su ámbito de control mientras que Salvamento limite su papel en la búsqueda de desaparecidos.

La inclusión de agentes de la Benemérita en los buques de Salvamento cambiará radicalmente el papel de estas unidades en cuanto a la impresión que generan en los inmigrantes rescatados. Se alerta incluso de que su presencia puede influir en las labores de rescate.

La constitución del Mando Operativo Único, a las órdenes del general de División de la Guardia Civil, Félix Blázquez, coordina todas las misiones generadas en el Estrecho en uno de los periodos de mayor presión migratoria, sobre todo representada por marroquíes y argelinos.

España podrá devolver pateras a las costas de Marruecos

8:24 / 21.02.2019, Diario de Sevilla

España y Marruecos han alcanzado un acuerdo con el fin de frenar los flujos de inmigración irregular procedente del país. Según avanza El País, Salvamento Marítimo podrán desembarcar en puerto marroquíes a una parte de los migrantes rescatados. Hasta ahora, las embarcaciones localizadas en el Estrecho o el mar de Alborán eran trasladadas a puertos andaluces.

Según fuentes del Gobierno, citadas por el diario, la medida se podrá aplicar a los migrantes interceptados en operaciones en las que Salvamento Marítimo auxilie a los guardacostas marroquíes en su zona de responsabilidad. Y siempre que el puerto más cercano no sea uno español.

Este acuerdo podría poner freno a la presión migratoria que los puertos andaluces, principalmente los del Campo de Gibraltar, soportan con las llegadas irregulares. De hecho, según el último informe de la agencia europea de gestión de fronteras externas, Frontex, la llegada de migrantes por la ruta del Estrecho creció un 157% en 2018, consolidando a España como puerta de entrada hacia la UE ante la caída de la ruta del Mediterráneo central.

The Telegraph

Spanish coastguard planes struggling without vital radars amid record migrant crossings

2018 was the deadliest year on the Western Mediterranean crossing to Spain, now the busiest sea route to Europe

24 February 2019 • 2:17pm

Spanish coastguard rescue planes are operating without the search radars that help to save lives at sea, as Spain struggles to deal with the largest ever influx of migrants on its southern shores.

Ismael Furió, head of the the workers' committee at Spain's Coastguard, said vital radars on all of the four coastguard planes in Spain, and specifically the two covering the Mediterranean area, have been out of action for the past year.

A record 769 migrants died making the crossing from North Africa last year, as the Strait of Gibraltar sea path overtook the Aegean and Libyan routes into Europe with more than 58,000 arrivals, according to the International Organization for Migration.

Mr Furio said an "atrocity" is being committed as bureaucratic problems compound a lack of resources to cause greater numbers of deaths at sea.

"It is almost pointless going out in those planes to look for a migrant boat amidst the waves. Those radars allow us to scan 20 to 30 miles, while with the naked eye you can cover about two miles, and even then the chances of seeing something are practically nil," Mr Furió told The Telegraph.

Two of the radars have been sent for repair in the United States, but the US administration is reportedly refusing to allow the equipment to be re-exported to Spain because Airbus Defence and Space, the company that supplies the radars to the coastguard service, is currently subject to an embargo.

"That is clearly not Spain's fault," Mr Furió said. "But it is very serious that another solution has not been sought during the biggest immigration crisis in history. And next it could be a yacht or a fishing boat that is affected."

Spain's Coastguard and the Infrastructure Ministry declined to comment.

Infrastructure Minister José Luis Ábalos admitted earlier this year that there was a "licencing problem" that meant the radars were stuck in limbo, but he denied the importance of the aerial search and rescue dimension.

"They are not patrolling or searching. It's not necessary as we have other means," he claimed.

Público

El Gobierno quiere devolver las pateras 'en caliente' a Marruecos y pondrá guardias civiles en los barcos de Salvamento Marítimo

Justo un día después de que Frontex alertara de aumentará que el flujo de migrantes por la ruta española del Mediterráneo, el Gobierno ultima un operativo para los rescates de pateras en el Mar de Alborán que contará con varias lanchas que llevarán a los rescatados a un gran buque en el que habrá tres agentes de la benemérita y que podría desembarcar a los rescatados en puertos marroquíes. Las ONG critican que estas devoluciones exprés vulneran la convención de Ginebra.

La nueva estrategia del Gobierno para frenar el flujo de pateras que salen de Marruecos hacia las costas españolas— que en 2018 batió todos los récords con alrededor de 58.000 migrantes rescatados— pasa por más implicación en los rescates por parte de la Marina Real marroquí y por un cambio en los operativos de Salvamento Marítimo, ente público civil dependiente del Ministerio de Fomento.

Según publicó El País el pasado jueves, el Gobierno ha llegado a un acuerdo con el reino alauí para que determinadas embarcaciones con migrantes rescatadas por los equipos de salvamento españoles acaben en puertos marroquíes, siempre que éstos sean los puertos seguros más cercanos. Es una de las decisiones del Ejecutivo para reducir a la mitad el número de llegadas cuando la agencia europa de fronteras Frontex ha advertido de que aumentarán los flujos de pateras hacia España durante este año. Fuentes del Ministerio del Interior negaron a Público "rotunda y tajantemente" la información de El País y ni siquiera confirmaron que existieran negociaciones en ese sentido. No obstante, desde el gabinete de comunicación de Salvamento Marítimo no confirman ni desmienten este extremo y explican que, por el momento, no van a hacer comentarios sobre este tema, que supone un paso más en el giro de Pedro Sánchez hacia una línea dura en política migratoria

Sin embargo, esta información de El País ha encajado perfectamente en los esquemas de los trabajadores del Salvamento Marítimo, que desde hace meses denuncian una "preocupante" deriva marcada por "decisiones políticas" encaminadas a bloquear una fuga de votos cuando la inmigración se ha convertido en arma de la contienda electoral. Fuentes de CGT, el sindicato mayoritario en Salvamento Marítimo, explican a Público que, por el momento, no tienen órdenes ni protocolo para desembarcar migrantes en puertos marroquíes, aunque hay varios cambios en la organización y localización de los barcos que apuntan en esa dirección.

Guardias Civiles a bordo

Recientemente, la dirección de Salvamento Marítimo decidió trasladar a la zona del Mar del Alborán un gran barco remolcador polivalente, el Clara Campoamor. Se trata de un buque de 80 metros de eslora y capacidad para 500 personas que ahora fondeará en aguas próximas a Almería, donde la afluencia de pateras es más acusada, explican fuentes sindicales de Salvamento Marítimo. Según reconoce a Público el patrón de una de las embarcaciones de Salvamento Marítimo que pide anonimato, ya que se ha prohibido a los trabajadores hablar con la prensa, al Clara Campoamor le acompañarán varias embarcaciones más pequeñas que patrullarán las aguas para rescatar pateras a la deriva. Aunque aún no está definida la nueva forma de proceder, todo apunta a que estos barcos más pequeños irán llevando a los rescatados a bordo del Clara Campoamor en lugar de volver a puerto con los migrantes tras un operativo.

Según avanzaron a Público fuentes de CGT, en el Clara Campoamor habrá al menos tres agentes de la Guardia Civil de forma permanente, una medida sin precedentes, señalan los trabajadores. Fuentes del Instituto Armado confirman a Público que habrá agentes a bordo de los barcos de Salvamento Marítimo, aunque no han precisado ni cuántos ni en qué barcos ni las funciones de estos agentes. Se trata, explican, de una "medida de mayor protección y seguridad" que estará coordinada por Salvamento Marítimo.

Precisamente, la presencia de estos agentes a bordo del remolcador es lo que hace sospechar a los trabajadores que las devoluciones de migrantes recién rescatados a Marruecos serán pronto una realidad y que para ello se precisará de agentes de la autoridad a bordo. Según el patrón de una de las salvamares, alguna vez han embarcado agentes, pero siempre de forma puntual y a petición de los marinos de Salvamento Marítimo para operativos de rescate más "complicados o conflictivos".

"Lo que estamos viendo es una paulatina militarización de un cuerpo civil. Tememos que Salvamento Marítimo acabe dependiendo más del Ministerio de Interior que del de Fomento. Nosotros no deberíamos hacer funciones de control de fronteras", afirma Manuel Capa, delegado de CGT en la empresa pública. Capa recuerda que esta decisión se suma a otras ya criticadas como la supresión de las tripulaciones de refuerzo, la falta de radares en los aviones para localizar embarcaciones y el apagón informativo en redes sociales de Salvamento Marítimo sobre cualquier operativo relacionado con el rescate de migrantes.

Entre las tripulaciones de la empresa en la frontera sur hay temor a que estas devoluciones generen episodios de tensión entre los migrantes rescatados. "Después del periplo, de jugarse la vida y del dinero que gastan en cruzar el mar, si ven que los llevamos de nuevo a Marruecos puede haber problemas a bordo", explica un patrón de una de las naves de Salvamento Marítimo con más de diez años de experiencia. "Esto hará que los migrantes intenten pasar más desapercibidos, que no pidan ayuda si están en problemas. Eso es muy peligroso y costará más vidas", expone este trabajador.

Esta medida se une a una mayor actividad en labores de rescate de la flota marroquí, que es otra de las exigencias de España al país vecino después de las presiones en Bruselas para que Marruecos reciba fondos europeos para frenar a los migrantes. De hecho, el

viernes, la secretaria de Estado de Migraciones, Consuelo Rumí, afirmó que desde su Secretaría se ha trabajado con los comisarios europeos con competencias migratorias para incluir a Marruecos en fondos fiduciarios a través de programas similares a los utilizados en Turquía durante la llamada crisis de los refugiados sirios. Así, se han concedido 140 millones de euros vinculados a fomentar canales de migración "ordenada y segura" pero también para el control de fronteras y rescates", ha dicho Rumí. "El dinero llega en diferentes momentos porque tiene unos protocolos de actuación pero está llegando", ha apostillado.

El principio de no devolución de refugiados, en peligro

La noticia del supuesto acuerdo hispanomarroquí, del que ningún portavoz del Gobierno ha dicho nada claro, ha indignado pero no sorprendido a diferentes ONG, plataformas de apoyo a las personas migrantes y colectivos defensores de los derechos humanos. Desde Amnistía Internacional critican este nuevo "paso hacia la denominada Europa Fortaleza, más ocupada por cerrarse a cal y canto y externalizar fronteras que por las personas y sus derechos humanos". "Hemos documentado en numerosas ocasiones el coste humano de estas políticas que se centran en la externalización de sus responsabilidades internacionales de derechos humanos: la realidad es que las personas siguen huyendo de sus países de origen pero se encuentran cada vez con más peligros por el camino", asegura Virginia Álvarez, responsable de Política Interior de la organización.

Para Estrella Galán, directora general de la Comisión Española de Ayuda al Refugiado (CEAR), "devolver a los migrantes rescatados a Marruecos sin haberles dado la posibilidad de pedir asilo incumpliría la normativa internacional -debido al principio de no devolución, reconocido en la Convención de Ginebra- de no realizar devoluciones a países donde la seguridad de la persona podría estar en peligro".

Galán advierte además de que estas prácticas podrían ser devoluciones en caliente en alta mar, algo por lo que el Gobierno italiano ya ha sido condenado en 2012 por rescatar a 200 migrantes y trasladarlos en buques militares de nuevo a Libia. El Tribunal Europeo de Derechos Humanos de Estrasburgo sentenció que aquella práctica incumplió el Convenio Europeo de Derechos Humanos en cuanto a expulsiones sumarias, que vulneró el derecho a recurso efectivo de los migrantes retornados y no cumplió con la obligación de evitar devoluciones de personas a países donde su integridad esté en riesgo.

La activista y experta en migraciones Helena Maleno, en contacto permanente con Salvamento Marítimo para alertar cuando una patera con migrantes se encuentra la deriva, resume así esta medida: "Van a poner muros en el mar. Eso es dejarles morir, es la política brutal de España y Europa. Y se ha normalizado todo tanto que a nadie parece importarle". Para Maleno, "se va a usar de forma perversa un servicio que protege el derecho a la vida para funciones del control migratorio. Esto va a convertir a Marruecos en una segunda Libia, es una estrategia que se ha usado ya en el Mediterráneo central y ha causado más muertes. Es gravísimo, se está condenando a la muerte a miles de personas, eso sí, sin hacer el espectáculo que se hizo con el Aquarius", lamenta.

Blanca Garcés, investigadora de migraciones del CIDOB recuerda que "España siempre ha sido el laboratorio de políticas de externalización y control fronterizo en Europa". Según esta experta, "ahora vemos que se va a aplicar la misma estrategia que en la ruta Italia-Libia: externalizar fronteras y realizar devoluciones exprés y devoluciones en caliente en el mar. Esto supone vulnerar el principio de no devolución en el caso de menores, solicitantes de asilo, refugiados... Luego también está el asunto de Marruecos como puerto seguro", apunta.

"Marruecos no es un país seguro porque para serlo deberían garantizar unos mínimos y que las vidas de los retornados no corran peligro. Europa externaliza las políticas de control fronterizo y luego no se pregunta qué se hace con nuestro dinero. En Marruecos hay redadas policiales en los campos de migrantes que esperan para saltar las vallas fronterizas, se realizan deportaciones de migrantes al desierto, hay malas condiciones de centros de detención, se instalan alambradas con cuchillas en territorio marroquí. Todo esto se hace con dinero europeo y nadie se hace preguntas", lamenta.

ALGECIRAS
alminuto.com

Salvamento Marítimo considera "desgraciado" que Vox les compare con autobuses de inmigrantes

18 de Marzo de 2019

El sindicato CGT en Salvamento Marítimo ha calificado de "desgraciadas" las declaraciones de la diputada de Vox Andalucía Luz Belinda Rodríguez, en las que afirmaba que Salvamento Marítimo presta "servicio de autobús" a las mafias de la inmigración en el Mediterráneo.

En declaraciones a Efe, el delegado nacional del comité de flota de Salvamento Marítimo del sindicato CGT, Eugenio Charry, ha señalado que las palabras de Rodríguez no tienen sentido y que "nosotros acudimos a cualquier emergencia en la mar y no entendemos de nacionalidades, razas, religiones, niveles sociales ni nada. Nosotros recogemos náufragos a los que rescatamos y llevamos a un puerto seguro. Es puramente salvaguarda de la vida humana".

El pasado 13 de marzo, Rodríguez dijo que las labores de Salvamento Marítimo en el Mediterráneo con los inmigrantes en pateras no se pueden considerar rescates porque "lo que hacen es un servicio de autobús" para las mafias, ya que reciben una llamada previa que les avisa para que vayan a "recogerlos".

Sobre esa respuesta a las mafias de la inmigración, Charry ha dicho que "es absolutamente falso" y ha explicado que barcos y helicópteros se mueven coordinados por los centros del territorio nacional y atienden a todas las emergencias.

"Únicamente obedecemos instrucciones de los centros de coordinación, que a su vez reciben información de la fuente que sea de que hay personas en peligro en la mar, y en cuanto hay personas en peligro en la mar se activa el protocolo", ha afirmado.

Ha considerado que la visión de Vox "es falseada, porque la han adaptado a sus intereses. Un centro de coordinación es un controlador profesional que no tiene ninguna vinculación de ningún tipo y que hace su trabajo durante su guardia" y ha añadidod que aunque hay falsas alarmas y anécdotas, nunca dejan de intervenir ante una llamada.

CGT y APDHA advierten que los acuerdos en política migratoria con Marruecos tienen graves consecuencias para los náufragos en el Mediterráneo

Las organizaciones ponen el enfoque en la falta de experiencia de los equipos de rescate marroquíes a los que, tras los últimos acuerdos, se les está dando un mayor protagonismo en las tareas de salvamento.

Actualidad Redacción 16/03/2019

La Confederación General del Trabajo (CGT) y la Asociación Pro-derechos Humanos de Andalucía (APDHA) han manifestado, en un comunicado de prensa, que las consecuencias de los últimos acuerdos entre el Estado español y Marruecos en materia de inmigración, tendrán graves consecuencias para los seres humanos que se juegan la vida en el Mediterráneo. En este sentido, CGT y APDHA hacen referencia a que 45 personas fallecieran tras la asunción de la coordinación del rescate por parte de Marruecos de una patera en el mar de Alborán este miércoles 13 de marzo. La tarde del 13, el helicóptero Helimer 203 participó en las labores de búsqueda sin éxito. En la mañana del jueves lo hizo el avión Cóndor IV de Frontex. En esta embarcación viajaban 67 personas y se ha conocido, hace escasas horas, que de esas han fallecido 45.

Ante las muertes innecesarias de estas personas, posibilidad de la que se viene advirtiendo desde hace muchos meses por parte de diferentes colectivos y sectores sociales, ambas organizaciones consideran que es una enorme irresponsabilidad, por parte del Gobierno español, la cesión de competencias en las labores de rescate a Marruecos por entender que no tienen medios humanos ni materiales, protocolos adecuados y sus tripulaciones carecen de experiencia y preparación idóneas para unas tareas altamente delicadas y difíciles en la que tanto rescatadores como náufragos corren graves peligros.

CGT y APDHA apuntan que estos acuerdos bilaterales entre el Estado español y Marruecos tienen el respaldo y la supervisión de la Unión Europea, y sospechan que una vez alcanzados los mismos, será el país vecino el responsable de realizar y coordinar la mayoría de las tareas de rescate de seres humanos en el mar de Alborán y en el estrecho de Gibraltar. Es por este motivo por el que la "Europa de la fortaleza" ha dotado a Marruecos con dos embarcaciones, muy similares a las lanchas de intervención rápida de Salvamento Marítimo, y se ha comprometido a ir dotándole de más equipamiento y unidades. Además, correrá a cargo del Estado español la formación de los militares marroquíes para tareas de rescate en la mar.

CGT y APDHA ya han denunciado en muchísimas ocasiones que el servicio que mejor cualificado está para llevar a cabo estas tareas es Salvamento Marítimo, un ente público y civil con más de 25 años de trayectoria cuyos profesionales lo han convertido en todo un referente a nivel mundial, siendo el cuerpo de rescate mejor preparado y valorado de Europa. Sin embargo, desde la Administración Pública se pretende limitar su importante labor en la lucha contra la contaminación y la salvaguarda de la vida humana en la mar con recortes en efectivos humanos y materiales y el mantenimiento de unas condiciones de trabajo incompatibles con la seguridad de las plantillas y de las personas auxiliadas.

CGT y APDHA insisten en que Marruecos no está preparado, ni política ni materialmente, para ocuparse eficazmente de los rescates de seres humanos en el Mediterráneo y el naufragio de la última patera en el mar de Alborán corrobora que los resultados de muerte en mar se dispararán hasta cifras insospechadas en la Frontera Sur si las políticas de rescate no vuelven a tener como único objetivo el salvamento de personas.

LA VANGUARDIA

CGT y Apdha alertan de "graves consecuencias" para seres humanos tras acuerdos migratorios con Marruecos

La Confederación General del Trabajo (CGT) y la Asociación Pro-derechos Humanos de Andalucía (Apdha) han manifestado que "las consecuencias" de los últimos acuerdos entre el Estado español y Marruecos en materia de inmigración, "tendrán graves consecuencias para los seres humanos que se juegan la vida en el Mediterráneo".

Sevilla, 16 marzo 2019 (EUROPA PRESS)

La Confederación General del Trabajo (CGT) y la Asociación Pro-derechos Humanos de Andalucía (Apdha) han manifestado que "las consecuencias" de los últimos acuerdos entre el Estado español y Marruecos en materia de inmigración, "tendrán graves consecuencias para los seres humanos que se juegan la vida en el Mediterráneo".

En este sentido, CGT y APDHA han hecho referencia en un comunicado a que 45 personas "fallecieran tras la asunción de la coordinación del rescate por parte de Marruecos de una patera en el mar de Alborán este miércoles 13 de marzo". "La tarde del 13 de marzo, el helicóptero Helimer 203 participó en las labores de búsqueda sin éxito", han explicado, a la vez que han agregado que "en la mañana del jueves lo hizo el avión Cóndor IV de Frontex". "En esta embarcación viajaban 67 personas y se ha conocido, hace escasas horas, que de esas han fallecido 45", han lamentado.

Ante "las muertes innecesarias de estas personas, posibilidad de la que se viene advirtiendo desde hace muchos meses por parte de diferentes colectivos y sectores sociales", según indican CGT y Apdha, ambas organizaciones consideran que "es una enorme irresponsabilidad, por parte del Gobierno español, la cesión de competencias en las labores de rescate a Marruecos por entender que no tienen medios humanos ni materiales, protocolos adecuados y sus tripulaciones carecen de experiencia y preparación idóneas para unas tareas altamente delicadas y difíciles en la que tanto rescatadores como náufragos corren graves peligros".

CGT y Apdha han apuntado que estos "acuerdos bilaterales" entre el Estado español y Marruecos "tienen el respaldo y la supervisión de la Unión Europea (UE)", y han señalado que "sospechan que una vez alcanzados los mismos, será el país vecino el responsable de realizar y coordinar la mayoría de las tareas de rescate de seres humanos en el mar de Alborán y en el estrecho de Gibraltar".

Por ello, la "Europa de la fortaleza" ha dotado a "Marruecos con dos embarcaciones, muy similares a las lanchas de intervención rápida de Salvamento Marítimo, y se ha comprometido a ir dotándole de más equipamiento y unidades", han apuntado las organizaciones. Además, CGT y Apdha ha indicado que "correrá a cargo del Estado español la formación de los militares marroquíes para tareas de rescate en la mar".

CGT y Apdha han explicado "en muchísimas ocasiones" que el servicio que "mejor cualificado está para llevar a cabo estas tareas es Salvamento Marítimo", un ente público y civil con más de 25 años de trayectoria cuyos profesionales "lo han convertido en todo un referente a nivel mundial, siendo el cuerpo de rescate mejor preparado y valorado de Europa".

Sin embargo, han apuntado que desde la Administración Pública "se pretende limitar su importante labor en la lucha contra la contaminación y la salvaguarda de la vida humana en la mar con recortes en efectivos humanos y materiales y el mantenimiento de unas condiciones de trabajo incompatibles con la seguridad de las plantillas y de las personas auxiliadas".

CGT y Apdha han insistido en que Marruecos "no está preparado, ni política ni materialmente, para ocuparse eficazmente de los rescates de seres humanos en el Mediterráneo" y han resaltado que "el naufragio de la última patera en el mar de Alborán corrobora que los resultados de muerte en mar se dispararán hasta cifras insospechadas en la Frontera Sur si las políticas de rescate no vuelven a tener como único objetivo el salvamento de personas".

Contrainformacion.es
Periodismo | incómodo

CGT defiende la encomiable labor de salvar vidas en el mar

La Confederación General del Trabajo defiende en sus prioridades de acción social y sindical la preocupación por el medioambiente en el que vivimos las personas.

Marzo 17, 2019

Desde la Confederación General del Trabajo (CGT), condenamos las declaraciones vertidas por VOX sobre Salvamento Marítimo, donde se frivoliza y menosprecia el magnífico trabajo que llevan a cabo los profesionales de SASEMAR que dedican y arriesgan sus vidas para salvar las de otros seres humanos que, intentando huir de las guerras, de la miseria, del hambre o por motivos políticos, ponen en peligro sus vidas en el mar.

La organización racista VOX criminaliza a Salvamento Marítimo, vincula el aumento de muertos en el mediterráneo al incremento de medios de salvamento y presentan ante el parlamento andaluz una proposición no de ley denunciando la tarea humanitaria de Salvamento Marítimo y las ONGS que realizan también dichas tareas.

Ya no se esconden ni disimulan, menos aún desde que consiguieron 12 escaños en las últimas elecciones autonómicas de Andalucía. En sus intervenciones públicas expresan con orgullo y prepotencia su discurso fascista, racista, xenófobo, de odio hacia las personas migrantes, refugiadas, homosexuales y mujeres. Sus grupúsculos, como Hogar Social en Madrid, difunden y promueven su mensaje y calientan las calles con lemas como “los españoles primero”, “refugiados terroristas”, etc.

A la CGT le parece bochornoso, lamentable y desesperanzador que, representantes de esta formación que dicen “defender el derecho a la vida”, incluso de los no nacidos, apunten en sus últimas declaraciones a Salvamento Marítimo para que deje de salvar vidas en el mar como es su cometido. Les acusa de fomentar las mafias de trata de personas y ser los causantes directos de tantas muertes en el mar. Afirman que la “migración ilegal” (CGTsostiene que ningún ser humano es ilegal), se solucionaría no realizando rescates.

Con sus declaraciones, VOX pide que se deje morir a miles de personas que se echan al mar en busca de una oportunidad lejos de la pobreza, el miedo y la muerte. Se está llamando a Salvamento Marítimo a que incumpla con su deber moral y legal de salvar vidas humanas en el mar, muchas veces con escasos medios, sin descansos, con maniobras difíciles y arriesgadas. Esto demuestra, una vez más, que para VOX no todas las vidas tienen el mismo valor.

CGT entiende que abandonar a esas personas que huyen, no es una opción, y mostramos nuestro incondicional apoyo y solidaridad a todas las víctimas de este drama y, por supuesto, a sus salvadores, los profesionales de SASEMAR, de quienes nos sentimos inmensamente orgullosas por la encomiable labor que realizan.

Pedimos a la sociedad y a las personas responsables políticas, que sean valientes, que no miren hacia otro lado, que no se crucen de brazos mientras avanza el fascismo y la extrema derecha, manifestando que, como siempre, a CGT nos tendrán enfrente para combatir las injusticias sociales y laborales.

LA VANGUARDIA

CGT considera “desgraciado” comparar a Salvamento con autobuses

Algeciras (Cádiz), 17 mar (EFE).- El sindicato CGT en Salvamento Marítimo ha calificado de “desgraciadas” las declaraciones de la diputada de Vox Andalucía Luz Belinda Rodríguez, en las que afirmaba que Salvamento Marítimo presta “servicio de autobús” a las mafias de la inmigración en el Mediterráneo.

17 marzo 2019

En declaraciones a Efe, el delegado nacional del comité de flota de Salvamento Marítimo del sindicato CGT, Eugenio Charry, ha señalado que las palabras de Rodríguez no tienen sentido y que “nosotros acudimos a cualquier emergencia en la mar y no entendemos de nacionalidades, razas, religiones, niveles sociales ni nada. Nosotros recogemos náufragos a los que rescatamos y llevamos a un puerto seguro. Es puramente salvaguarda de la vida humana”.

El pasado 13 de marzo, Rodríguez dijo que las labores de Salvamento Marítimo en el Mediterráneo con los inmigrantes en pateras no se pueden considerar rescates porque “lo que hacen es un servicio de autobús” para las mafias, ya que reciben una llamada previa que les avisa para que vayan a “recogerlos”.

Sobre esa respuesta a las mafias de la inmigración, Charry ha dicho que “es absolutamente falso” y ha explicado que barcos y helicópteros se mueven coordinados por los centros del territorio nacional y atienden a todas las emergencias.

“Únicamente obedecemos instrucciones de los centros de coordinación, que a su vez reciben información de la fuente que sea de que hay personas en peligro en la mar, y en cuanto hay personas en peligro en la mar se activa el protocolo”, ha afirmado.

Ha considerado que la visión de Vox “es falseada, porque la han adaptado a sus intereses. Un centro de coordinación es un controlador profesional que no tiene ninguna vinculación de ningún tipo y que hace su trabajo durante su guardia” y ha añadidod que aunque hay falsas alarmas y anécdotas, nunca dejan de intervenir ante una llamada. “La comparación de una unidad de salvamento con un autobús es absolutamente desgraciada y no tiene ningún parecido con la realidad”, ha concluido.

europa press

CGT y Apdha alertan de “graves consecuencias” para seres humanos tras acuerdos migratorios con Marruecos

Sevilla, 17 marzo 2019

La Confederación General del Trabajo (CGT) y la Asociación Pro-derechos Humanos de Andalucía (Apdha) han manifestado que “las consecuencias” de los últimos acuerdos entre el Estado español y Marruecos en materia de inmigración, “tendrán graves consecuencias para los seres humanos que se juegan la vida en el Mediterráneo”.

En este sentido, CGT y APDHA han hecho referencia en un comunicado a que 45 personas “fallecieran tras la asunción de la coordinación del rescate por parte de Marruecos de una patera en el mar de Alborán este miércoles 13 de marzo”. “La tarde del 13 de marzo, el helicóptero Helimer 203 participó en las labores de búsqueda sin éxito”, han explicado, a la vez que han agregado que “en la mañana del jueves lo hizo el avión Cóndor IV de Frontex”. “En esta embarcación viajaban 67 personas y se ha conocido, hace escasas horas, que de esas han fallecido 45”, han lamentado.

Ante “las muertes innecesarias de estas personas, posibilidad de la que se viene advirtiendo desde hace muchos meses por parte de diferentes colectivos y sectores sociales”, según indican CGT y Apdha, ambas organizaciones consideran que “es una enorme irresponsabilidad, por parte del Gobierno español, la cesión de competencias en las labores de rescate a Marruecos por entender que no tienen medios humanos ni materiales, protocolos adecuados y sus tripulaciones carecen de experiencia y preparación idóneas para unas tareas altamente delicadas y difíciles en la que tanto rescatadores como náufragos corren graves peligros”.

CGT y Apdha han apuntado que estos “acuerdos bilaterales” entre el Estado español y Marruecos “tienen el respaldo y la supervisión de la Unión Europea (UE)”, y han señalado que “sospechan que una vez alcanzados los mismos, será el país vecino el responsable de realizar y coordinar la mayoría de las tareas de rescate de seres humanos en el mar de Alborán y en el estrecho de Gibraltar”.

Por ello, la “Europa de la fortaleza” ha dotado a “Marruecos con dos embarcaciones, muy similares a las lanchas de intervención rápida de Salvamento Marítimo, y se ha comprometido a ir dotándole de más equipamiento y unidades”, han apuntado las organizaciones. Además, CGT y Apdha ha indicado que “correrá a cargo del Estado español la formación de los militares marroquíes para tareas de rescate en la mar”.

CGT y Apdha han explicado “en muchísimas ocasiones” que el servicio que “mejor cualificado está para llevar a cabo estas tareas es Salvamento Marítimo”, un ente público y civil con más de 25 años de trayectoria cuyos profesionales “lo han convertido en todo un referente a nivel mundial, siendo el cuerpo de rescate mejor preparado y valorado de Europa”.

Sin embargo, han apuntado que desde la Administración Pública “se pretende limitar su importante labor en la lucha contra la contaminación y la salvaguarda de la vida humana en la mar con recortes en efectivos humanos y materiales y el mantenimiento de unas condiciones de trabajo incompatibles con la seguridad de las plantillas y de las personas auxiliadas”.

CGT y Apdha han insistido en que Marruecos “no está preparado, ni política ni materialmente, para ocuparse eficazmente de los rescates de seres humanos en el Mediterráneo” y han resaltado que “el naufragio de la última patera en el mar de Alborán corrobora que los resultados de muerte en mar se dispararán hasta cifras insospechadas en la Frontera Sur si las políticas de rescate no vuelven a tener como único objetivo el salvamento de personas”.

Información contrahegemónica para el cambio social

KAOSENLARED

CGT defiende la encomiable labor de las plantillas de Sasemar ante los ataques de la extrema derecha parlamentaria

CGT considera vergonzoso que se relacione el número de muertes en la mar con los rescates de personas realizados por trabajadores públicos y llama a la sociedad a desmontar los bulos xenófobos contra las personas migrantes y refugiadas.

Publicado en: 16 marzo, 2019

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha transmitido su apoyo y solidaridad con las personas trabajadoras de Salvamento Marítimo, a la vez que ha condenado contundentemente las declaraciones vertidas, en sede parlamentaria, por representantes de la formación de ultraderecha VOX en relación a los rescates de seres humanos en el Mediterráneo.

CGT considera que estas declaraciones, realizadas por personas que afirman ser defensoras de la vida, son intolerables en nuestra sociedad dada la dura realidad que se vive en las costas andaluzas y en otras europeas a las que llegan miles de personas huyendo de guerras y miserias. En este sentido, la organización anarcosindicalista subraya que estas afirmaciones deben ser atajadas por la clase política que comparte tribunas en los parlamentos, en los que la ultraderecha ha logrado meterse, porque fomentan el racismo y la xenofobia hacia personas pobres y migrantes.

Por otro lado, CGT ha mostrado su total apoyo a las personas trabajadoras del ente público Salvamento Marítimo, declarando que estos profesionales arriesgan en la mayoría de los casos su propia vida por poner a salvo a otros seres humanos condenados a una muerte segura en la mar. En este sentido, la CGT ha recalcado que estas labores de salvamento se realizan la mayoría de las veces sin medios humanos ni materiales, algo que desde esta organización sindical llevan denunciando desde hace años ante diferentes gobiernos.

CGT recalca que todas las vidas son valiosas y que no se puede dejar morir a personas que simplemente están intentando salir de un infierno, como tampoco se puede tolerar que la desinformación sobre personas migrantes y refugiadas tengan cobertura en nuestra sociedad. CGT vuelve a ponerse del lado de los más vulnerables, recordando que nativa o extranjera sigue siendo la misma clase obrera, y manifiesta que continuará cuidando que los derechos laborales de las personas trabajadoras de Salvamento Marítimo se respeten y mantengan por la importante labor que realizan en las aguas del Estado español.

AraInfo

Diario Libre d'Aragón ■ Fundau en 2010

CGT condena las declaraciones racistas de VOX y pide valentía para desmontar los bulos sobre inmigración

La formación ultraderechista VOX ha presentado en Andalucía una proposición no de ley, denunciando la labor humanitaria de Sasemar y vinculando el aumento de la muerte en el Mediterráneo con los medios de salvamento. CGT considera demoledor el mensaje de VOX hacia las y los profesionales de un servicio público reconocido mundialmente.

ARAINFO REDACCIÓN | 15 marzo, 2019 07.03

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha condenado, a través de un comunicado del Sector Mar y Puertos, las graves afirmaciones de la formación de extrema derecha VOX en las que acusa directamente a Sasemar de fomentar las muertes en la mar y de actuar como un "servicio de autobús" en relación al rescate de seres humanos en el Mediterráneo.

CGT considera que estas declaraciones son intolerables porque "se basan en un discurso del odio hacia el extranjero pobre, que huye de su lugar de origen por hambre, miedo o miseria". En este sentido, la organización anarcosindicalista ha querido recalcar que dichas afirmaciones las realizan "representantes" políticos, en sede parlamentaria que, "por otro lado, alardean de ser defensores de la vida".

La organización anarcosindicalista también ha manifestado que las acusaciones de VOX hacia el colectivo de profesionales de Salvamento Marítimo son inadmisibles desde el punto de vista del derecho marítimo, pues "están pidiendo que se incumpla con la máxima misión de este ente público que no es otra que la de salvaguardar la vida humana en la mar".

Además, CGT ha recordado que el colectivo de profesionales de Sasemar realiza "una labor mundialmente reconocida jugándose la vida, la mayoría de las veces sin medios humanos y materiales, en maniobras muy complicadas en la que estos trabajadores son testigos en primera línea de la muerte de sus semejantes".

CGT muestra su apoyo incondicional a todas las personas trabajadoras de Salvamento Marítimo, agradeciendo su "encomiable labor" en la mar a pesar del maltrato institucional que soportan como profesionales de salvamento humanitario.

CGT subraya que continuará velando por los derechos laborales de este colectivo, haciendo frente a cualquier ataque fascista de organizaciones de extrema derecha, y combatiendo las injusticias hacia los más vulnerables de nuestra sociedad.

el FARO ceuta

CGT y APDHA advierten que los acuerdos en política migratoria con Marruecos tienen graves consecuencias para los náufragos en el Mediterráneo

Argumentan que el país alauita "no está preparado, ni política ni materialmente, para ocuparse eficazmente de los rescates de seres humanos en el Mediterráneo".

Redacción 16/03/2019

La Confederación General del Trabajo (CGT) y la Asociación Pro-derechos Humanos de Andalucía (APDHA) han manifestado, en un comunicado de prensa, que las consecuencias de los últimos acuerdos entre el Estado español y Marruecos en materia de inmigración, "tendrán graves consecuencias para los seres humanos que se juegan la vida en el Mediterráneo". En este sentido, CGT y APDHA hacen referencia a que 45 personas fallecieran tras la asunción de la coordinación del rescate por parte de Marruecos de una patera en el mar de Alborán este miércoles 13 de marzo. "La tarde del 13, el helicóptero Helimer 203 participó en las labores de búsqueda sin éxito. En la mañana del jueves lo hizo el avión Cóndor IV de Frontex. En esta embarcación viajaban 67 personas y se ha conocido, hace escasas horas, que de esas han fallecido 45", explican.

"Ante las muertes innecesarias de estas personas, posibilidad de la que se viene advirtiendo desde hace muchos meses por parte de diferentes colectivos y sectores sociales, ambas organizaciones consideran que es una enorme irresponsabilidad, por parte del Gobierno español, la cesión de competencias en las labores de rescate a Marruecos por entender que no tienen medios humanos ni materiales, protocolos adecuados y sus tripulaciones carecen de experiencia y preparación idóneas para unas tareas altamente delicadas y difíciles en la que tanto rescatadores como náufragos corren graves peligros", argumentan desde ambas entidades.

CGT y APDHA apuntan que estos acuerdos bilaterales entre el Estado español y Marruecos tienen el respaldo y la supervisión de la Unión Europea, y sospechan que "una vez alcanzados los mismos, será el país vecino el responsable de realizar y coordinar la mayoría de las tareas de rescate de seres humanos en el mar de Alborán y en el estrecho de Gibraltar. Es por este motivo por el que la "Europa de la fortaleza" ha dotado a Marruecos con dos embarcaciones, muy similares a las lanchas de intervención rápida de Salvamento Marítimo, y se ha comprometido a ir dotándole de más equipamiento y unidades. Además, correrá a cargo del Estado español la formación de los militares marroquíes para tareas de rescate en la mar".

Recuerdan que ya han denunciado en muchísimas ocasiones que el servicio que mejor cualificado está para llevar a cabo estas tareas es Salvamento Marítimo, "un ente público y civil con más de 25 años de trayectoria cuyos profesionales lo han convertido en todo un referente a nivel mundial, siendo el cuerpo de rescate mejor preparado y valorado de Europa. Sin embargo, desde la Administración Pública se pretende limitar su importante labor en la lucha contra la contaminación y la salvaguarda de la vida humana en la mar con recortes en efectivos humanos y materiales y el mantenimiento de unas condiciones de trabajo incompatibles con la seguridad de las plantillas y de las personas auxiliadas".

CGT y APDHA insisten en que Marruecos "no está preparado, ni política ni materialmente, para ocuparse eficazmente de los rescates de seres humanos en el Mediterráneo y el naufragio de la última patera en el mar de Alborán corrobora que los resultados de muerte en mar se dispararán hasta cifras insospechadas en la Frontera Sur si las políticas de rescate no vuelven a tener como único objetivo el salvamento de personas".

DIARIO DE CADIZ

Los 'autobuses' de los desesperados

La parlamentaria de Vox había oído campanas en su desfasada denuncia contra Salvamento Marítimo. Este servicio atendió en 2017 a 23.000 inmigrantes y facturó 168 millones.

16 Marzo, 2019 - 15:46h

Luz Belinda Rodríguez estuvo en el Ejército del Aire, está formada como vigilante de seguridad, está casada con un miembro de las Fuerzas Armadas y ha vivido en Almería, Melilla y Algeciras. Es la voz de Vox en Almería, donde su discurso antimigratorio aupó a la formación como primera fuerza en localidades como El Ejido.

Quizá estos datos podrían hacernos pensar que la parlamentaria andaluza de Vox conoce bien cómo funciona el fenómeno de la inmigración más allá de que le parezca mal que miles de personas crucen cada año el Estrecho y de qué modo. Esta semana afirmó que Salvamento Marítimo ejercía como un "servicio de autobuses" para los inmigrantes. La afirmación es falsa, pero tiene matices.

Salvamento Marítimo es un servicio único en la Unión Europea. La prueba de su eficacia es que en el Estrecho no hay necesidad de que operen buques de ONG's como ocurre en la zona de Libia. Aquí no tenemos 'Aquarius' porque lo que ellos hacen lo hace aquí una empresa pública. Lo que tiene la Unión Europea es la Misión Sofía, en honor al nombre de una niña nacida en un barco de inmigrantes que cruzaba el Estrecho. Pero la principal función de esta misión es detener el negocio de las mafias que operan en este pasillo, traficantes de seres humanos. La misión de Salvamento Marítimo no lleva ese componente. Su única misión es salvar vidas.

En 2017, según su memoria, la inmigración ilegal supuso el 64% de su actividad, rescataron 1.211 pateras y atendieron a 23.000 inmigrantes. Sólo cinco años antes, en 2013, la cifra apenas superaba los 4.000 inmigrantes atendidos. La diferencia tiene que ver con un mayor flujo migratorio, pero no todo.

Como tal, Salvamento es una empresa dependiente del Ministerio de Fomento y de capital público (antes Remasa, hoy dentro de Salmemar), en la que un 30% de sus 1.626 trabajadores, según los sindicatos, son eventuales o no tienen contrato fijo. El concepto es 'fijo a extinguir'. El trabajo de muchos de estos hombres que, en ocasiones, se juegan la vida para salvar vidas es precisamente ese: salvar vidas. Si no hay vidas que salvar, no hay trabajo. "Hay gente que se ha dejado cuatro meses en una de las crisis humanitarias más graves y ahora están en la calle", denunciaba en una entrevista Ismael Furió, presidente del comité de empresa de Salvamento.

Los últimos datos económicos de Salvamento Marítimo han sido buenos para lo que es una empresa pública. Sus ingresos fueron 168 millones de euros en 2017 por 161 millones de gastos y en 2018 han tenido una actividad frenética.Esa actividad es la que acabó por chocar con otro departamento del Gobierno, Interior. Guardia Civil denunció que Salvamento Marítimo estaba realizando rescates por debajo del paralelo 35, muy cerca de la costa marroquí. Las pateras que rescataban en esta zona eran siempre de inmigrantes subsaharianos. Los marroquíes no quieren ver el barco de Salvamento Marítimo ni en pintura a no ser que la cosa se ponga tremendamente fea.

Según la ley del Mar todo patrón, sea de Salvamento Marítimo o no, está obligado a rescatar a un ser humano y llevarlo al puerto seguro más cercano. La Guardia Civil, en una tensa reunión del pasado julio entre Fomento e Interior, en plena crisis migratoria, reprochó a Salvamento Marítimo que incumplían esa norma, ya que el puerto al que debían llevar a los inmigrantes era al marroquí más cercano o a Ceuta, pero, sin embargo, los traían a Tarifa, agravando la situación de falta de medios que se estaba viviendo.

El resultado de esa reunión fue que Interior y Fomento entregaban a la Guardia Civil el mando único de la gestión de la inmigración. La plantilla de Salvamento Marítimo se sintió ofendida. Consideraban que era un paso previo am la "militarización" del servicio. Pero lo cierto es que ahí se acabó la polémica. Y a esto era a lo que, al parecer, se refería, de manera desfasada, la parlamentaria de Vox. La comparación un servicio de autobuses, pese a reconocer ella misma que el Estrecho se está convirtiendo en un cementerio, fue desafortunada.

Fuentes de la Guardia Civil temen que esta polémica afecte a la imagen de Salvamento Marítimo, pese a que no niegan que ha habido roces: "El trabajo que hacen en el Estrecho es indispensable y sus trabajadores son profesionales muy bien preparados. Las discrepancias que pudieran existir ya están solucionadas y no sucede en la actualidad nada de lo que ha dicho esta parlamentaria", apunta un mando.

eldiario.es
Periodismo a pesar de todo

Tres personas mueren tras el naufragio de una patera en el Mar de Alborán

Las autoridades marroquíes localizaron este domingo los cuerpos sin vida de tres personas que trataban de llegar en patera a las costas españolas, según ha difundido Caminando Fronteras y confirma Salvamento Marítimo.

Otros 53 supervivientes fueron rescatados por la Marina Real, que los ha trasladado a Nador.

CGT y la APDHA denuncian que Marruecos "no está preparado, ni política ni materialmente, para ocuparse eficazmente de los rescates" en el Mediterráneo.

18/03/2019 - 13:31h

Las autoridades marroquíes han recuperado este domingo los cuerpos sin vida de tres personas que trataban de llegar en patera a las costas españolas. Otros 53 supervivientes han sido rescatados por la Marina Real del país vecino en el Mar de Alborán, según ha difundido la ONG Caminando Fronteras y han confirmado fuentes de Salvamento Marítimo a eldiario.es.

La organización detalla a este medio que entre las personas localizadas con vida hay 10 mujeres y cinco niños. Durante este domingo, recibieron una llamada de auxilio desde la embarcación en apuros. "Otra vez la angustia de ver la muerte acercarse. La patera con 55 personas ha llamado: se oían llantos, súplicas, y el miedo de quien se sabe al límite de su supervivencia. Tienen derecho a vivir", alertó la portavoz de la ONG, Helena Maleno, en su perfil de Twitter.

Este lunes, los activistas han confirmado que se trata de la misma patera auxiliada por las autoridades del país vecino, que finalmente llevaba a 56 migrantes a bordo. Según precisan fuentes de la institución dependiente de Fomento, la embarcación fue localizada en las proximidades del cabo de Tres Forcas y los supervivientes han sido trasladados a la localidad marroquí de Nador.

Estas mismas fuentes aseguran que desde Salvamento Marítimo "se ofreció colaboración" a la Marina Real, "que asumió la coordinación" de las labores de rescate. Según explican, durante la mañana de este domingo acudió a rastrear la zona el avión Condor IV, de la Agencia europea de Fronteras (Frontex).

La nueva tragedia se produce escasos días después de que el pasado jueves la ONG denunciara la desaparición de 45 personas tras el hundimiento de una patera en aguas fronterizas de la que Marruecos solo localizó a 22 supervivientes. En un comunicado conjunto difundido este sábado tras conocer estas muertes, la Confederación General del Trabajo (CGT) y la Asociación Pro-derechos Humanos de Andalucía (APDHA) denuncian que Marruecos "no está preparado, ni política ni materialmente, para ocuparse eficazmente de los rescates de seres humanos" en el Mediterráneo.

"No tienen medios humanos ni materiales, protocolos adecuados y sus tripulaciones carecen de experiencia y preparación idóneas para unas tareas altamente delicadas y difíciles en la que tanto rescatadores como náufragos corren graves peligros", critican las organizaciones. "El servicio que mejor cualificado está para llevar a cabo estas tareas es Salvamento Marítimo, un ente público y

civil con más de 25 años de trayectoria cuyos profesionales lo han convertido en todo un referente a nivel mundial, siendo el cuerpo de rescate mejor preparado y valorado de Europa".

En lo que va de año, al menos 73 personas han perdido la vida en su intento de llegar a España, según el recuento más reciente de la Organización Internacional para las Migraciones (OIM). Las ONG especializadas y organismos como Acnur han reclamado en reiteradas ocasiones la puesta en marcha de vías legales y seguras de acceso para evitar que estas personas se vean empujadas a arriesgar su vida en el mar.

CGT muestra su satisfacción por el rechazo de la PNL de VOX con la que pretendía regular los rescates de personas en el Mediterráneo

VOX está utilizando las muertes de seres humanos en la mar como campaña electoral, sin conocimientos sobre la cuestión y sin respeto por este drama y por el trabajo de 1600 profesionales.

Actualidad Redacción 22/03/2019

El Sector Mar y Puertos de la Confederación General del Trabajo (CGT) ha mostrado su satisfacción tras el resultado del debate de la Proposición No de Ley presentada por VOX en el Parlamento de Andalucía el pasado 11 de marzo, con la que pretendía lograr una "regularización" de los rescates de personas realizados por Salvamento Marítimo en la Frontera Sur.

La formación ultraderechista, que ha acusado a este ente público creado hace 25 años para luchar contra la contaminación y salvaguardar la vida humana en la mar, de funcionar como un mero "taxi" o "autobús" de "inmigrantes" y de colaborar con supuestos "intereses oscuros" de oenegés de ayuda humanitaria -indicando que con estas actividades se estaría "respaldando" a las mafias que trafican con seres humanos- se ha quedado sola en la defensa de su propuesta. El resto de formaciones políticas con representación en el Parlamento de Andalucía han coincidido en la importantísima labor que realizan las plantillas de Sasemar, y han resaltado que sin este servicio las cifras de muertes que manejaríamos en la actualidad serían otras muy distintas.

CGT, presente en este debate parlamentario, ha señalado que el representante de VOX encargado de defender esta proposición se vio obligado a bajar el tono de su mensaje ante hechos tan obvios como que las muertes en la mar están causadas principalmente por el cierre de otras fronteras europeas y por el tipo de embarcaciones precarias que utilizan estas personas para huir de sus países. Además, desde CGT Mar y Puertos insisten en que el gran desconocimiento del funcionamiento de este servicio y de la legislación han llevado a VOX a cometer errores tan graves como el hecho de confundir la zona SAR con las aguas territoriales.

CGT, en anteriores comunicados y notas de prensa, ya ha anunciado que estudiará la posibilidad de emprender acciones contra las declaraciones de VOX por considerarlas falsas y por entender que las mismas son difamaciones e incitan al odio hacia el diferente y el pobre, a la vez que utiliza la inmigración para criminalizar a todo un colectivo conformado por 1600 profesionales altamente cualificados que han convertido en un referente mundial el servicio de Salvamento Marítimo español. En este sentido, CGT recalca que la PNL de esta formación se ha centrado en el número de muertes y desapariciones en el Mediterráneo pero no en la cantidad de vidas salvadas ni en las operaciones realizadas con éxito, muchas de ellas de extrema peligrosidad para los propios trabajadores, que no han dudado en cumplir con su deber a pesar de las situaciones que les ha tocado vivir. CGT recalca que Salvamento Marítimo atiende a una media de 3000 buques al año y salva a más de 15.000 personas en la mar, cumpliendo eficazmente con el objetivo por el que fue creado en 1993, y en lo que respecta a la salvaguarda de la vida, Salvamento Marítimo auxilia a náufragos con independencia de su nacionalidad.

Diario de Sevilla

El Parlamento tumba la propuesta de Vox que criticaba a Salvamento Marítimo

En el preámbulo, se comparaba al organismo de rescate con "auténticos taxis".

21 Marzo, 2019 - 19:15h

El Parlamento ha tumbado la polémica proposición no de ley de Vox que criticaba la labor de Salvamento Marítimo por considerar que los buques de este organismo dependiente del Ministerio de Fomento hacen la labor de "auténticos taxis" con los inmigrantes que intentan llegar a las costas andaluzas desde Marruecos.

El partido de Santiago Abascal ha quedado aislado en la defensa de esta iniciativa, cuya exposicion de motivos sugiere que las ONG que avisan de la presencia de inmigrantes a la deriva en aguas del mar de Alborán y el Estrecho de Gibraltar incurren en una irregularidad y colaboran con las mafias.

Mucho menos polémica era la parte propositiva del texto, que es la que realmente se debate en el Pleno. El diputado de Pablo Cambronero ha considerado "sorprendente" que la iniciativa rechazada derivase de un preámbulo que ha calificado de "salvajada".

La propuesta de Vox, en realidad, se limitaba a pedir al Gobierno andaluz que instase al Ejecutivo estatal para regular el funcionamiento de Salvamento Marítimo. También solicitaba que su buques respetaran las aguas territoriales marroquíes y que se trabajara por acabar con las muertes de inmigrantes en el Mediterráneo occidental. "Todos los grupos podrían aprobar eso", ha reconocido Cambronero.

Sin embargo, PP, Ciudadanos, PSOE y Adelante Andalucía han tumbado la propuesta después de otro debate bronco, protagonizado por las críticas de los socialistas tanto a Vox como a populares y naranjas, a quienes consideran responsables de un debate "humillante".

La Verdad de Ceuta

La APDHA tilda de vergonzoso que VOX responsabilice a Salvamento Marítimo de las muertes en la frontera sur

La Confederación General del Trabajo (CGT) y la Asociación Pro-derechos Humanos de Andalucía (APDHA), en un comunicado conjunto, tildan de "vergonzosa" la Proposición No de Ley (PNL) que la formación ultraderechista VOX ha presentado en el Parlamento de Andalucía esta semana, en la que responsabilizan, "sin ningún tipo de pudor y a pesar de los datos inconsistentes", a Salvamento Marítimo y algunas oenegés andaluzas de ayuda humanitaria del aumento de las muertes en el Mediterráneo.

Según se desprende de la PNL, VOX achaca el incremento del número de muertes en el Mediterráneo en los últimos años a una may-

or presencia de embarcaciones de rescate de Salvamento Marítimo. Las organizaciones consideran “intolerable” que esta formación política siembre dudas sobre el trabajo de otros colectivos sociales, exigiendo que sean investigadas por tener un “comportamiento presuntamente irregular”, cuando lo que están haciendo es poner todo su empeño por salvar vidas.

CGT estudia emprender acciones contra las difamaciones vertidas por esta formación política, por entender que acusa falsamente a los profesionales de Sasemar.

Por su parte, APDHA considera “infame” que quienes en esta PNL plantean recortar los rescates, acusen de provocar muertes a quienes precisamente salvan vidas, con el único objetivo de criminalizarles y cercenar su actuación.

Tanto APDHA como CGT, consideran que estas afirmaciones demuestran el gran desconocimiento que posee esta formación del funcionamiento de un servicio tan importante como Salvamento Marítimo y de la legislación marítima internacional. Además, son “inadmisibles” las declaraciones que VOX dirige a colectivos de la sociedad civil que llevan años realizando una labor humanitaria encomiable en nuestras costas.

APDHA y CGT apuntan que el aumento de llegadas de personas migrantes a costas andaluzas se debe, principalmente, al cierre de otros puntos fronterizos –como Grecia e Italia- y subrayan que no es responsabilidad de Salvamento Marítimo ni de las oenegés andaluzas de ayuda humanitaria el aumento de las muertes que se están produciendo de seres humanos. En este sentido, ambas organizaciones coinciden en que las políticas migratorias europeas de cierre de fronteras, la externalización de las fronteras con países que violan los Derechos Humanos –como Turquía o Libia- y la falta de vías seguras y legales que permitan a estas personas huir de la miseria en otras condiciones, fuerzan a las personas a lanzarse a la mar como única salida para sobrevivir.

Tanto la organización anarcosindicalista como la andaluza de defensa de los Derechos Humanos explican al contrario de lo afirmado por los ultraderechistas, que el número de personas fallecidas y desaparecidas aumentará en el Mediterráneo si no son auxiliadas y atendidas debidamente por estos profesionales.

En cuanto a la eficacia de los rescates llevado a cabo por la Marina Real Marroquí, desde CGT y APDHA vuelven a incidir en que el cuerpo de rescate de Marruecos no está preparado, ni humana, ni materialmente para operar en labores de rescate en las aguas del Mediterráneo, y muestra de ello es el resultado del rescate llevado a cabo hace pocos días en el mar de Alborán, en el que murieron 45 personas.

Globedia
El diario colaborativo

CGT estudia emprender acciones contra las difamaciones de VOX sobre las labores de rescate de Salvamento Marítimo

La formación ultraderechista afirma que el número de muertes en el Estrecho y en Alborán está relacionado con los rescates que se realizan desde este servicio público.

21/03/2019 13:30

El sector de CGT Mar y Puertos ha emitido un comunicado en el que anuncia que las difamaciones vertidas por VOX, en relación al trabajo de las plantillas de SASEMAR, serán estudiadas con el fin de emprender acciones contra quienes tergiversen sin fundamento las tareas de rescate llevadas a cabo en el Mediterráneo por los trabajadores de este ente público.

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha explicado que la llegada masiva de seres humanos no se debe a los medios de rescate sino al cierre de otras fronteras, como las de Italia y Grecia, que están motivando que las personas migrantes busquen otras vías alternativas, más precarias e inseguras, para escapar de sus países. Además, CGT explica que en estas muertes también inciden otras cuestiones como los medios utilizados, como balsas de juguete, y el miedo a ser avistados y repatriados por los servicios de rescate marroquíes.

La organización anarcosindicalista también ha afirmado que desde el año 2012, y a causa de los recortes producidos durante la “crisis”, SASEMAR mantiene el mismo número de embarcaciones, a excepción de un par de unidades que se trasladaron al Estrecho y al mar de Alborán el pasado verano con motivo de la llegada masiva de personas a las costas andaluzas. En este sentido, Salvamento Marítimo, como ente público dependiente del Ministerio de Fomento, realiza operaciones coordinadas por el mando único de la Guardia Civil, algo que ocurre desde hace poco menos de un año. CGT niega rotundamente que las unidades de Salvamento Marítimo se dediquen a “patrullar” en el estrecho de Gibraltar y asegura que las intervenciones que realizan sus profesionales responden a los avisos que los centros de coordinación de emergencias marítimas trasladan a las unidades de rescate.

CGT considera deleznable y falso que una formación política, con representación en un parlamento democrático, se atreva a plantear que este servicio, con una trayectoria impecable de 25 años y un reconocimiento profesional a nivel mundial, esté fomentando o siendo “promotor” del tráfico de personas. Los anarcosindicalistas plantean que estas declaraciones, racistas y xenófobas, solo pueden tener su causa en el enorme desconocimiento del funcionamiento de este servicio público y de la legislación marítima internacional, y recuerdan que las operaciones realizadas en aguas marroquíes cuentan tanto con el respaldo de ambos gobiernos ?el del Estado español y el marroquí- como de los cuerpos y fuerzas de seguridad de los dos países.

La organización anarcosindicalista ya ha afirmado que estas acusaciones tan graves no deben tolerarse, por ser falsas y por fomentar el odio hacia las personas migrantes, y deberían tener consecuencias para quienes las lanzan. Por eso, CGT Mar y Puertos estudiará la manera de impedir que se sigan realizando.

CGT recuerda que los últimos acontecimientos ocurridos en el Mediterráneo hace pocos días, donde 45 seres humanos perdieron la vida en un naufragio, han vuelto a poner de manifiesto que los operativos del país vecino ?sin medios humanos y materiales eficaces- no son los adecuados para atender emergencias en la mar. CGT incide en que el Estado español tiene la obligación de atender las emergencias que se produzcan en la mar, de ahí la necesidad de crear un servicio como el de Salvamento Marítimo con profesionales altamente cualificados para ello.

eldiario.es
Periodismo a pesar de todo

Unanimidad del Parlamento andaluz contra el intento de Vox de desacreditar la labor de Salvamento Marítimo

Los portavoces de PSOE, PP, Ciudadanos y Adelante Andalucía agradecen el trabajo de los efectivos del organismo público dependiente del Ministerio de Fomento.

Vox dice que no quiere "demonizar" a Salvamento Marítimo pero lo califica de "colaborador necesario" de las mafias que trafican con personas migrantes.

El PSOE echa en cara a PP y Cs que hayan permitido la admisión de la iniciativa de Vox: "Es una infamia que se haya debatido esta PNL en el Parlamento de Andalucía".

21/03/2019 - 17:44h

El Pleno del Parlamento de Andalucía ha rechazado unánimemente la proposición no de ley (PNL) presentada por Vox en la que ha tratado de criminalizar la labor de Salvamento Marítimo y en la que la formación de extrema derecha argumentaba que su presencia en el mar como "salvadores" puede poner "en grave riesgo la vida de los inmigrantes" procedentes de África que se desplazan en patera hacia Europa. La unanimidad también se ha puesto de manifiesto en las palabras de los portavoces de todos los grupos dirigidas a los trabajadores del organismo público, algunos de ellos presentes en el salón de plenos y a quienes se han dirigido los representantes de PSOE, PP, Ciudadanos y Adelante Andalucía para agradecerles su trabajo y que se ha traducido en los 97 votos en contra de la aprobación de la PNL de Vox, que se ha quedado solo con la docena de votos favorables de sus diputados.

Alejandro Hernández, firmante de la iniciativa presentada por Vox, ha comentado que su formación no pretende "demonizar" a Salvamento Marítimo pero lo ha calificado de "colaborador necesario" de las mafias que trafican con personas migrantes. El organismo y las ONG "no pueden seguir colaborando" en ese sentido porque "las vidas que se quieren salvar se convierten en más ahogados", ha señalado Hernández, apostando en ese sentido por potenciar la "ayuda en origen".

La portavoz de Adelante Andalucía, Maribel Mora, ha ironizado con el "alumbramiento" de las 'fake PNL" en el Parlamento andaluz gracias a Vox, definiéndola una "iniciativa-bulo que busca la desinformación para manipular e inducir a error", aunque el defensor de la misma la haya "edulcorado" en su intervención. Mora ha ofrecido datos de Naciones Unidas para contrarrestar "una a una" las "afirmaciones-fake" de la PNL propuesta por el partido de extrema derecha, una "auténtica vergüenza" a juicio de la diputada por "sembrar la semilla del odio". "Lo que tenían que hacer es retirar esta PNL y pedir perdón", ha concluido.

Por parte de Ciudadanos, Pablo Cambronero ha diferenciado la exposición de motivos con la propia proposición. "Señores de Vox, han errado ustedes el tiro", ha dicho, defendiendo la labor de los trabajadores del ente dependiente del Ministerio de Fomento. "Su razón de ser es salvar la vida en el mar y eso no se puede poner en duda, ni aquí ni en ningún otro foro", ha añadido. "Es cruel e injusto decir que no hacen su trabajo como debieran", según consta en la mencionada PNL.

Desde el PP, José Ramón Carmona, también se ha mostrado en contra de la proposición porque "nadie puede discutir la idoneidad de un rescate de una patera", destacando la "importante labor" que los efectivos de Salvamento Marítimo llevan a cabo en las aguas cercanas a las costas andaluzas. "Salvamento Marítimo está para auxiliar", aprovechando para tachar de "irresponsabilidad" la actitud del Gobierno de Pedro Sánchez en la cuestión migratoria, generando "un efecto llamada" que ha provocado "un aumento de inmigrantes en situación irregular".

Para defender la posición del PSOE, Ángeles Ferriz ha lamentado siquiera la admisión de la iniciativa porque "frivoliza una tragedia y a quienes se juegan la vida para salvar las vidas de otros", denunciando la "absoluta falta de humanidad". PP y Cs han permitido que se debata aquí a esta humillación", ha lamentado. Cabe recordar que este iniciativa provocó que el PSOE andaluz, por primera vez en 36 años, votara en contra del orden del día del Pleno.

Bronca en la intervención del PSOE

Ferriz ha acusado a Vox de "mentir" en los datos que ha aportado, señalando a PP y Cs por "blanquear de nuevo a la extrema derecha" al posibilitar el debate celebrado este jueves. "Es una infamia que se haya debatido esta PNL en el Parlamento de Andalucía", ha denunciado la portavoz socialista dirigiéndose a PP y Cs por estar sustentados en el gobierno de coalición por el partido de extrema derecha, que ha provocado un enfrentamiento principalmente entre las bancadas socialista y popular que ha tenido que hacer intervenir a la presidenta del Parlamento, Marta Bosquet, que ha llegado a sentir "vergüenza" de la actitud de los diputados, según ha lamentado.

"No estamos haciendo una crítica a los trabajadores sino al uso de la institución por parte de un gobierno", "no hemos dicho que Salvamento deje de atender naufragios", ha remarcado en su último turno Alejandro Hernández, que ha tratado de defenderse de las acusaciones de los portavoces, que han coincidido en mostrarle desde su asiento la PNL donde constan las afirmaciones y los argumentos expuestas en la iniciativa. Vox ha llegado a denunciar que PP y PSOE son "corresponsables" de las muertes en el mar al gestionar la normativa relativa a extranjería en sus respectivos gobiernos en el Estado. "Hacen faltas políticas", ha insistido Hernández.

En la PNL, adelantada por este periódico el pasado 13 de marzo, Vox acusaba a los operativos dependientes del Ministerio de Fomento de "un comportamento presuntamente irregular" por "estar actuando como auténticos taxis por el Mediterráneo".

Area

Diario del Campo de Gibraltar

Rechazada la PNL de VOX sobre los rescates en el Estrecho

CGT Puertos y Mar muestra su satisfacción ante el 'no' al Proyecto No de Ley.

Marzo 2019

El Parlamento de Andalucía ha dicho 'no' a la Proposición No de Ley registrada por VOX. En ella, la formación política pretendía que el «Gobierno de España regule los operativos de Salvamento Marítimos, respetando la soberanía de las aguas territoriales de Marruecos, a fin de que nuestras costas dejen de ser un cementerio en el mar«.

Entre los argumentos para realizar esta proposición, VOX expuso que «existe un presunto favorecimiento de la inmigración ilegal por algunas onegés que deberían ser investigadas y un comportamiento presuntamente irregular por parte de los operativos de Salvamento Marítimo que cada vez se prestan más a las ocultas intenciones de estas supuestas organizaciones humanitarias»; entre otros argumentos.

VOX culpa a Salvamento Marítimo del incremento de muertes en el Estrecho.

El sindicato CGT Puertos y Mar, que anunció que estudiaría tomar acciones legales contra VOX, ha mostrado su satisfacción por el rechazo del PNL. Han asegurado que «VOX está utilizando las muertes de seres humanos en la mar como campaña electoral, sin conocimientos sobre la cuestión y sin respeto por este drama y por el trabajo de 1600 profesionales».

Han destacado que «el resto de formaciones políticas con representación en el Parlamento de Andalucía han coincidido en la importantísima labor que realizan las plantillas de Sasemar, y han resaltado que sin este servicio las cifras de muertes que manejaríamos en la actualidad serían otras muy distintas».

CGT, que ha estado presente en el debate parlamentario, ha señalado que el representante de VOX encargado de defender esta proposición «se vio obligado a bajar el tono de su mensaje ante hechos tan obvios como que las muertes en la mar están causadas principalmente por el cierre de otras fronteras europeas y por el tipo de embarcaciones precarias que utilizan estas personas para huir de sus países».

CGT ha recordado que «estudiará la posibilidad de emprender acciones contra las declaraciones de VOX por considerarlas falsas y por entender que las mismas son difamaciones e incitan al odio hacia el diferente y el pobre, a la vez que utiliza la inmigración para criminalizar a todo un colectivo conformado por 1600 profesionales altamente cualificados que han convertido en un referente mundial el servicio de Salvamento Marítimo Español».

Asimismo, CGT ha destacado «la cantidad de vidas salvadas ni en las operaciones realizadas con éxito, muchas de ellas de extrema peligrosidad para los propios trabajadores, que no han dudado en cumplir con su deber a pesar de las situaciones que les ha tocado vivir». Han añadido que «Salvamento Marítimo atiende a una media de 3000 buques al año y salva a más de 15.000 personas en la mar, cumpliendo eficazmente con el objetivo por el que fue creado en 1993″.

POLITICO PRO

Spain's civilian coast guard caught in election crosshairs

Madrid wants to look 'tough' on migration ahead of vote, critics say.

4/2/19, 4:00 AM

An overhaul of Spain's operations in the Mediterranean has sparked fears among activists that Madrid is quietly gutting a civilian search-and-rescue agency credited with saving thousands of lives.

The changes to the Salvamento Marítimo rescue operation come as Spanish Prime Minister Pedro Sánchez's center-left government is under electoral pressure from the far right ahead of a general election later this month.

"They are trying to take apart the service," said Ismael Furió, the president of Salvamento Marítimo's workers' committee, which is made up of representatives from the organization and labor unions. "They are pulling apart things that are vital for our operation."

Four of the agency's mid-sized rescue ships will be moved from the Sea of Alborán, where most sea rescues took place last summer, to areas that receive less migrant traffic: one to the Balearic Islands, two to the eastern Spanish city of Cartagena, and one to the Canary Islands, according to an internal February report from Salvamento Marítimo's security and safety committee obtained by POLITICO.

One of the agency's largest ships, the Clara Campoamor, has been brought to the Sea of Alborán and will be made responsible for rescues along a large portion of Spain's southern coast. According to the document, three members of the Guardia Civil will be stationed on the ship, which will be under the direction of the police force.

Furió worries that Madrid is reorganizing its rescue operation in an effort to look "tough" on migration. And, he says, Madrid might be making the rescue effort more dangerous in the process.

"The strategy that the government is putting together is that when there is another surge in people coming, small rescue boats will make the rescues and then transfer people to the Clara Campoamor," said Furió. "In theory they are saying this is more efficient, but in reality it's much more dangerous."

Beyond that, Furió says he is concerned that one ship won't be able to cover the section of coast that had, last summer, been covered by four — and even then, he said, crews are overstretched. "They won't be prepared," he said. "They don't have the means. You can't get people out of the water like that."

Hard to starboard

Members of Salvamento Marítimo were until recently considered folk heroes by the Spanish press. As a growing number of migrants attempted to reach Spain from North Africa — last year saw a record 60,000 people attempt the journey by sea from Morocco to Spain — the rescue service saved thousands of lives in the Strait of Gibraltar and Sea of Alborán.

The first sign of change at the agency came just after a regional election in Andalucía in December, when the far-right Vox party stunned the Spanish establishment by taking an unprecedented 11 percent of the vote on a platform centered around restricting migration.

Until then, the country had taken a softer approach to migration than its European neighbors. When Italy's Deputy Prime Minister, Matteo Salvini, closed Italy's ports to NGO rescue ships in June 2018, it was Sánchez who stepped into the breach and allowed the vessel to disembark the 629 people on board in Spain.

Since the election, however, the Spanish migration debate has swerved to the right. Politicians and critics in the media frequently describe Salvamento Marítimo as a "taxi service" for migrants trying to reach Spain.

Earlier this year, the Spanish government banned two NGO rescue ships — Open Arms and Aita Mari — from engaging in rescues off the coast of Libya. Both have been unable to leave port for months.

Until Vox's surprise showing, Salvamento Marítimo's social media accounts were well-known in Spanish NGO circles for publishing information, sometimes even photos, of every rescue the agency engaged in.

Then, in early December, the accounts stopped publishing arrival information related to sea rescues on the southern border. NGOs and the Spanish press called it an "information blackout." Salvamento Marítimo's press office told journalists at the time that the agency had a "revised communication strategy."

"There has been a change of direction in the Spanish government's humanitarian policy," said Iñigo Barandiaran, a Basque nationalist MP and former spokesperson for the public works committee — which oversees the civilian coast guard — in the Spanish parliament.

New 'operational philosophy'

The Guardia Civil has opened up a "unitary command" coordinating all actors working on irregular migration through Spain's southern sea border. The command includes representatives from Frontex, the EU border and coast guard, Spanish military, intelligence and police, as well as Salvamento Marítimo and the Red Cross, among others.

In a closed-door meeting with NGOs at the Merchant Marina offices on March 13, Salvamento Marítimo's then-director, Ignacio López — who resigned from the post a week later to run in regional elections — said "the operational philosophy in the southern border has changed," according to three people in the room, who spoke to POLITICO on the condition of anonymity.

López and the director of the Spanish merchant marina, Benito Núñez, told the group that the strategy would prioritize Morocco's role in rescues. Moroccan sailors, they explained, will receive training and equipment from Spain and the European Union.

Pressed by representatives of the NGOs on whether Spanish ships would return migrants to Moroccan ports, López acknowledge that the two countries do not have a treaty that would allow that. But he said creating one would be possible, if Morocco agreed. In that case, he said, "it wouldn't be a return; it would be a rescue," according to those who attended the meeting.

In the meeting, both officials also confirmed plans to use the Clara Campoamor as a "mothership" to which small vessels would transfer rescued people. When that ship is full, it would go to a port to be decided by the Guardia Civil's unitary command, a spokesperson for the interior ministry later confirmed.

When asked for comment, a spokesperson for the interior ministry declined to clarify whether or not the government was planning to strike an agreement with Morocco to return migrants rescued at sea to the country. López declined to comment for this article; Núñez did not respond to requests.

A spokesperson for Salvamento Marítimo confirmed that the Guardia Civil's unitary command will be in charge on issues of irregular immigration and said that the agency "moves its assets to adjust its rescue capacity to the current situation," but declined to take further questions.

At the same time, Spanish and European border authorities are bracing for another surge in arrivals as the weather warms. A spokesperson for Frontex said the agency is expecting increased arrivals from Morocco to Spain.

In a March report by the Spanish Department of National Security, Cabinet advisers noted that, in 2018, Spain registered the highest number of irregular immigrants to the country in recent history.

"We are working to reverse this growing trend, which started three years ago and has accelerated in the last two," the advisers wrote. "All signs point to, in 2019, the numbers being higher."

CGT denuncia que las reuniones entre Marruecos y el Estado español solo persiguen "frenar" la migración "a cualquier precio"

CGT exige que desde las instituciones democráticas del Estado español se frene la escalada de ataques a los cuerpos de Salvamento Marítimo y a las organizaciones de ayuda humanitaria.

Actualidad Redacción 05/04/2019

CGT Mar y Puertos, a través de un comunicado, ha denunciado que la actual situación en el Mediterráneo y en la Frontera Sur responden al fracaso de las políticas europeas y españolas en materia de migración, como demostrarían las medidas que desde el gobierno del Estado español se han impuesto en los últimos meses en Salvamento Marítimo.

CGT considera que la actual situación en el estrecho de Gibraltar y en el mar de Alborán, y la deriva de las políticas europeas responden a una grave falta de valores políticos y humanos que se agrava peligrosamente por el auge de las formaciones y grupos de extrema derecha, quienes culpan sin fundamento a las personas migrantes y pobres a través de un mensaje racista que poco a poco va calando en la sociedad. En este sentido, desde CGT Mar y Puertos denuncian una constante criminalización de los cuerpos de rescate y de las oenegés de ayuda humanitaria que operan en las costas españolas, exigiendo que desde las instituciones democráticas se frene esta escalada de ataques a las mismas.

Ante esta realidad, los anarcosindicalistas continúan denunciando el desmantelamiento de un ente público y civil como Salvamento Marítimo –con la retirada de efectivos humanos y materiales como el Punta Salinas de Gran Canarias- o las limitaciones de otros buques importantes en la lucha contra la contaminación como el Clara Campoamor, estable en Málaga con varios agentes de la Guardia Civil a bordo para cumplir con los cambios en los protocolos decididos en Sasemar en relación al rescate de vidas humanas en la mar.

Desde CGT se continuará exigiendo que las labores de Salvamento Marítimo, ente con más de 25 años de historia, continúen realizándose por profesionales. En este sentido, CGT quiere recalcar que Marruecos no es un país que pueda garantizar el respeto de los Derechos Humanos más elementales, como corroborarían informes que denuncian torturas en cárceles y comisarías por parte de las fuerzas de seguridad, presos políticos, limitaciones a la libertad de expresión, de reunión, prensa, etc. por lo que el trabajo de rescate de seres humanos no puede quedar en manos de cuerpos sin preparación para ello bajo órdenes de gobiernos autoritarios y con pocas garantías de respetar los derechos de las personas.

AraInfo
Diario Libre d'Aragón ■ Fundau en 2010

CGT denuncia que Marruecos y el Estado español solo persiguen “frenar” la migración “a cualquier precio”

Desde este sindicato se exige que desde las instituciones democráticas del Estado español se frene la escalada de ataques a los cuerpos de Salvamento Marítimo y a las organizaciones de ayuda humanitaria

ARAINFO REDACCIÓN | 5 abril, 2019 13.04

La sección de Mar y Puerto de la formación sindical ha denunciado que la actual situación en el Mediterráneo y en la Frontera Sur responden al fracaso de las políticas europeas y españolas en materia de migración, como demostrarían las medidas que desde el gobierno del Estado español se han impuesto en los últimos meses en Salvamento Marítimo.

CGT considera que la actual situación en el estrecho de Gibraltar y en el mar de Alborán, y la deriva de las políticas europeas responden a “una grave falta de valores políticos y humanos que se agrava peligrosamente por el auge de las formaciones y grupos de extrema derecha, quienes culpan sin fundamento a las personas migrantes y pobres a través de un mensaje racista que poco a poco va calando en la sociedad”. En este sentido, desde esta sección sindical denuncian una constante criminalización de los cuerpos de rescate y de las ONGs de ayuda humanitaria que operan en las costas españolas, exigiendo que desde las instituciones democráticas se frene esta escalada de ataques a las mismas.

Ante esta realidad, la formación anarcosindicalista continúa denunciando el desmantelamiento de un ente público y civil como Salvamento Marítimo –con la retirada de efectivos humanos y materiales como el Punta Salinas de Gran Canarias- o las limitaciones de otros buques importantes en la lucha contra la contaminación como el Clara Campoamor, estable en Málaga con varios agentes de la Guardia Civil a bordo para cumplir con los cambios en los protocolos decididos en Sasemar en relación al rescate de vidas humanas en la mar.

Desde CGT se continuarán exigiendo que las labores de Salvamento Marítimo, ente con más de 25 años de historia, continúen realizándose por profesionales. En este sentido, recalca que Marruecos no es un Estado que pueda “garantizar el respeto de los Derechos Humanos más elementales, como corroborarían informes que denuncian torturas en cárceles y comisarías por parte de las fuerzas de seguridad, presos políticos, limitaciones a la libertad de expresión, de reunión, prensa, etc. por lo que el trabajo de rescate de seres humanos no puede quedar en manos de cuerpos sin preparación para ello bajo órdenes de gobiernos autoritarios y con pocas garantías de respetar los derechos de las personas”, concluyen.

Información contrahegemónica para el cambio social
KAOSENLARED

CGT recuerda que los aviones de Sasemar siguen sin radar y lamenta la indiferencia del Gobierno al respecto

Manuel Barroso, responsable del Centro de Coordinación de Sasemar en Almería, asegura que los rescates se pueden realizar “a simple vista”.

Publicado en: 23 abril, 2019

La Confederación General del Trabajo (CGT), que denunció hace semanas que los aviones de rescate del organismo llevaban meses sin estos dispositivos de búsqueda, ha lamentado la indiferencia del Gobierno español ante la situación desesperada a la que se enfrentan casi todos los días tantos los equipos de rescate como las personas que se juegan la vida cruzando el Mediterráneo.

Según las últimas declaraciones del nuevo responsable del Centro de Coordinación de Emergencias en el puerto de Almería, Manuel Barroso, los aviones siguen sin tener habilitada esta herramienta pero afirma, igualmente, que no es estrictamente necesaria puesto que la mayoría de los rescates que atienden terminan realizándose “a ojo”.

CGT considera que esta tecnología, con la que han contado anteriormente los aviones de rescate de Salvamento Marítimo, no solo es importante sino que es vital y puede marcar la diferencia entre la vida y la muerte cuando se atienden a seres humanos en la mar.

Profesionales de este ente público, con una amplia experiencia en el rescate de vidas y la atención de emergencias en la mar, aseguran que existen situaciones “límite” en las que no se pueden atender “a ojo” una emergencia. Incluso con la mar en calma, los rescatadores tienen serios problemas para localizar embarcaciones a la deriva. En este sentido, CGT espera que la indiferencia de

los responsables políticos al frente de este ente público no traiga como consecuencias más muertes innecesarias en el Mediterráneo.

CGT explica que no existen dos rescates iguales en la mar y lamenta que el Gobierno del Estado español, ante la polémica suscitada hace meses tras conocerse la realidad de estos equipos, desplace esta situación a un segundo plano con el inicio de la campaña electoral.

CGT recuerda que los aviones de Sasemar siguen sin radar y lamenta la "indiferencia" del Gobierno español al respecto

De hecho, el responsable del Centro de Coordinación de Sasemar en Almería, Manuel Barroso, asegura que los rescates se pueden realizar "a simple vista".

ARAINFO REDACCIÓN | 22 abril, 2019 17.04

La Confederación General del Trabajo (CGT), que denunció hace semanas que los aviones de rescate del organismo llevaban meses sin estos dispositivos de búsqueda, ha lamentado la "indiferencia" del Gobierno español ante la "situación desesperada" a la que se enfrentan casi todos los días tantos los equipos de rescate como "las personas que se juegan la vida" cruzando el Mediterráneo.

Según las últimas declaraciones del nuevo responsable del Centro de Coordinación de Emergencias en el puerto de Almería, Manuel Barroso, los aviones siguen sin tener habilitada esta herramienta pero afirma, igualmente, que no es estrictamente necesaria puesto que la mayoría de los rescates que atienden terminan realizándose "a ojo".

CGT considera que esta tecnología, con la que han contado anteriormente los aviones de rescate de Salvamento Marítimo, "no solo es importante sino que es vital y puede marcar la diferencia entre la vida y la muerte cuando se atienden a seres humanos en la mar".

Profesionales de este ente público, con una amplia experiencia en el rescate de vidas y la atención de emergencias en la mar, aseguran que existen situaciones "límite" en las que no se pueden atender "a ojo" una emergencia. Incluso con la mar en calma, las personas rescatadores tienen "serios problemas" para localizar embarcaciones a la deriva.

En este sentido, CGT espera que la "indiferencia" de los responsables políticos al frente de este ente público no traiga como consecuencias más muertes innecesarias en el Mediterráneo.

CGT explica que "no existen dos rescates iguales en la mar" y lamenta que el Gobierno español, ante la polémica suscitada hace meses tras conocerse la realidad de estos equipos, "desplace esta situación a un segundo plano con el inicio de la campaña electoral".

Los aviones de Salvamento Marítimo, sin radar para localizar pateras

Disponer de esta tecnología "puede marcar la diferencia entre la vida y la muerte en la mar",según la CGT.

Abril 2019

La Confederación General del Trabajo (CGT), que denunció hace semanas que los aviones de rescate del organismo llevaban casi un año sin los radares de búsqueda, ha lamentado la «indiferencia» del Gobierno español «ante la situación desesperada a la que se enfrentan casi todos los días tantos los equipos de rescate como las personas que se juegan la vida cruzando el Mediterráneo».

El problema es mucho más latente en el Estrecho de Gibraltar. Según indica a Diario Área, Ismael Furió, secretario general de Organización de la CGT Mar y Puertos. «No llevar un radar, salvo que sea un día espléndido, hace prácticamente imposible que un avión pueda localizar patera o embarcación de recreo». Hasta la fecha y con los cuatro aviones actualmente de los que dispone Sasemar sin

el radar de localización, el personal que trabaja en Salvamento Marítimo lo hace a través de la colaboración de Frontex que incorpora su flota aérea «siempre que esté disponible». «Sin ellos sería prácticamente imposible llevar a cabo nuestra labor, sin embargo esa colaboración está condicionada a que desde Frontex se cuente en el momento solicitado con los medios disponibles», por lo que, según Furió, no se garantiza un dispositivo del 100% cada vez que hay que proceder a un rescate en alta mar.

El sindicato reprueba por otro lado, las últimas declaraciones del nuevo responsable del Centro de Coordinación de Emergencias en el puerto de Almería, Manuel Barroso, «donde afirma que no es estrictamente necesario puesto que la mayoría de los rescates que atienden terminan realizándose "a ojo". «Con un radar localizamos embarcaciones hasta a 40 millas de distancia, a ojo, como mucho a diez millas, no más lejos».

CGT considera que esta tecnología, con la que han contado anteriormente los aviones de rescate de Salvamento Marítimo, «no solo es importante sino que es vital y puede marcar la diferencia entre la vida y la muerte cuando se atienden a seres humanos en la mar».

lamarea.com

Las razones para votar de quienes más perdieron con la crisis

Representantes de diversos colectivos expresan su temor a que Vox irrumpa en el Congreso de los Diputados tras las elecciones de este domingo.

26 abril 2019

Durante esta campaña electoral –y anteriormente en Andalucía–, hemos visto cómo el partido ultraderechista Vox ha impedido trabajar a los medios de comunicación, cómo ha expulsado directamente a periodistas de sus actos o cómo ha anunciado, como una promesa heroica, el cierre de determinados medios. Es el mayor ataque a la libertad de prensa y al derecho de información al que estamos asistiendo desde la dictadura. Esta es una razón para que la ultraderecha no llegue al Congreso de los Diputados. Pero hay tantas como cada punto de su disparatado programa electoral. Representantes de diversos colectivos reflexionan sobre sus miedos ante una cita electoral donde nunca antes en democracia nos jugábamos tanto.

Antonia Ávalos, víctima de violencias machistas

¿Qué supondría para las víctimas de violencia machista, para las mujeres en general y para usted en particular que Vox triunfara en las elecciones? Antonia Ávalos, una de las mujeres enjuiciadas por la procesión del coño insumiso, responde con angustia y miedo: "Me llena de espanto. Es la negación de nuestros derechos, es la negación de nuestra humanidad como sujetos políticos. Es seguir alimentando imaginarios machistas que cuestionan el derecho a la vida y a la protección de las víctimas de violencias machistas de ellas y sus hijos e hijas".

Ella, que dejó su país, México, hace más de una década huyendo de todas las violencias, fue acusada, junto a Rocío Ballesta, por la Asociación Española de Abogados Cristianos de un delito contra las creencias religiosas y otro de provocación a la discriminación, al odio y a la violencia por los mismos motivos. Una jueza archivó el caso y la Audiencia de Sevilla lo volvió a abrir. «El peligro mayor es que estos imaginarios legitiman prácticas violentas hacia los cuerpos de las mujeres como son las violaciones sexuales en manada y los asesinatos machistas. Las mujeres inmigrantes somos, además, despreciadas por estos políticos por ser extranjeras. Ya de por sí la Ley de Extranjería nos perjudica para trabajar o poder agrupar a nuestra familia, criminalizando nuestra condición".

"Con un partido de ultraderecha tomando decisiones –añade– nos quitarán la sanidad, oportunidades de empleo, formación, vivienda, ni siquiera en alquiler… Estaremos 'huyendo' de un lugar a otro para que no nos localicen y quieran expulsar". Ávalos se remonta a los "tiempos oscuros del nazismo": «Como cuando la Gestapo perseguía a los judíos. Ese rechazo y xenofobia se cierne ahora hacia los migrantes".

Safia Elaaddam, impulsora de #DejadnosVotar

Safia Elaaddam nació en España, pero no tiene nacionalidad española ni, por tanto, derecho a votar este domingo. Lleva desde que cumplió los 18 años enredada en la burocracia de la Administración intentando que se reconozca lo obvio: que es española. En estos cinco años transcurridos, lo único que ha logrado es perder mucho tiempo, dinero y energías. Ha pedido una dispensa para no tener que hacer el test sobre cultura española que exige como requisito para acceder a la nacionalidad.

Estudia Filología Árabe de manera presencial y Educación Social a distancia. Compatibiliza sus estudios con su trabajo en una entidad dedicada al acompañamiento de menores no acompañados. Hace dos semanas, lanzó en su cuenta de Instagram una campaña denunciando que, como ella, medio millón de hijos e hijas de inmigrantes, nacidos en España, no tienen derecho al voto. Empezó a recibir mensajes de muchos y muchas jóvenes en su misma situación y de otras personas que no tenían previsto votar y que les cedían su voto. Hasta el momento, en la web que han puesto en marcha (votaresunderecho.es) hay registrados 800 solicitantes del derecho al voto y 400 donantes.

Le interesa la política desde hace años: «Porque soy de aquí, me preocupa este país, es donde tengo mi futuro laboral y siento mucha impotencia". Sobre el auge de la extrema derecha, "que digan lo que quieran. Aquí estamos nosotros luchando contra ellos también",

responde. Este sábado han convocado una concentración por el derecho al voto a las 6 de la tarde en la plaza de Sant Jaume, en Barcelona.

Pepi Santiago, desahuciada de Argumosa 11

Es la cabeza de familia de una de las cuatro desahuciadas del edificio de la calle Argumosa de Madrid en febrero de 2019. Desde entonces, ella y sus hijas, como las otras tres familias, están viviendo en una pensión, aunque el Ayuntamiento de Madrid se ha comprometido a realojarlas en una vivienda de protección oficial. El 25 de abril estaba previsto el desahucio de su sobrina, el marido de esta y sus hijos. Gracias a la intervención de los servicios sociales se ha pospuesto un mes su ejecución.

Pepi Santiago no sabe a quién votar. "Lo normal sería que votásemos, pero ¿a quién? Supuestamente el PSOE está con el pueblo, pero a mí no me lo está demostrando. Y Podemos es el único que nos defiende, pero tampoco tiene la fuerza para decir 'venga, les vamos a realojar'". Tras dos meses viviendo en una pensión y yendo todos los días a su barrio de toda la vida, Lavapiés, para cocinar y comer en casa de su sobrina –porque no tienen dinero para andar todos los días de restaurantes–, se muestra desesperada. "Esto es una pesadilla que no le deseamos a nadie. Pero que le puede pasar a cualquiera, que nosotros somos gente trabajadora, que hemos vivido en la precariedad, sí, pero pagando por nuestra casa, y comprándote a veces unos zapatos de 50 euros y otras de 10. ¡Pero no tener dónde meterte! Esto no tiene ni pies ni cabeza".

Anielka Bustamante, solicitante de asilo

Llegó a España con sus dos hijos, de 9 y 3 años, huyendo de la represión empleada por el gobierno nicaragüense de Ortega tras las protestas ciudadanas. Tras cuatro meses viviendo en una pensión, el programa estatal de acogida la ha realojado, junto a sus dos hijos, en un piso que comparte con una solicitante de asilo colombiana. Vio los dos debates electorales y cada mañana enciende el televisor para ver las noticias. "Aunque haya cosas que no entiendo porque no domino aún el contexto, sigo el hilo. Desgraciadamente, siento que nuestra estancia en España no va a ser tan corta como pensábamos, y sé que las políticas migratorias pueden afectarnos", explica.

"Hay muchos rumores en nuestros círculos: que el gobierno va a restringir la entrada de nicaragüenses porque la Unión Europea ha negociado con Ortega para apoyar el retorno de los exiliados… Nos da miedo que llegue un presidente al que no le importen nuestras vidas y que nos meta en un avión para mandarnos de vuelta".

Bustamante era diseñadora en su país, tenía un trabajo y una vida estable cuando decidió sumarse a las protestas contra el gobierno de Daniel Ortega, cansada de la corrupción, el control estatal de los medios de comunicación y el voraz autoritarismo que, cada vez más, impregnaba cada faceta de la vida. Cuando empezaron las muertes, desapariciones y encarcelamientos, supo que tenía que abandonar su país. La joven seguirá con atención los resultados de las elecciones este domingo por la noche, aunque aún no sabría a quién votar porque, dice, no conoce bien sus programas ni trayectorias. Pregunta, de hecho, por los diferentes candidatos.

Bustamante ya no se sienta en los asientos del metro porque más de una vez le han espetado que "vienen a este país a quedarse con todo" o le han mirado mal por hacerlo. Le sorprende que en España se siga percibiendo a los inmigrantes "como una amenaza, en lugar de como a una oportunidad. ¿Cuántas personas llevan años aquí, sin poder legalizar su situación y, por tanto, no pudiendo contribuir al Estado con sus impuestos?", pregunta.

Cristina Junquera Gómez, maestra interina y activista

Desde hace años, cuando no tiene trabajo como maestra en la educación pública, Junquera suele viajar a Atenas para apoyar a las mujeres y niños de países en conflicto o empobrecidos que sobreviven en edificios abandonados. Ahora, en España, pasa buena parte de su tiempo desmontando noticias y rumores en su entorno para "contagiar verdad: que la gente pueda votar lo que quiera, pero apoyados en la verdad". Lo que más le apena es "la ignorancia que hay detrás de muchos de los comentarios racistas que se escuchan".

Está convencida de que los medios de comunicación, especialmente algunas televisiones, tienen mucha responsabilidad en el crecimiento de la extrema derecha: "No tenían por qué darles todo ese espacio, por su orientación ideológica y porque no tenían representación parlamentaria. Han creado el monstruo dándoles el altavoz por el morbo y la audiencia. Como leí en una viñeta: 'Si una persona dice que llueve y otra que no, el trabajo del periodista no es darle voz a los dos, sino abrir la ventana y comprobarlo".

Junquera opina que, a partir del lunes, si ganan las derechas, "habrá que cuadruplicar el activismo y estar en la calle a la mínima que quieran suprimir derechos".

Axel Sarraillé, coordinador de Arcópoli

El principal miedo del coordinador de una de las principales asociaciones LGTBI de la Comunidad de Madrid es "que se vuelvan

a cuestionar y a poner sobre la mesa ciertos temas y libertades que habíamos conseguido". Sarraillé cree que, por ejemplo, podría ponerse en cuestión el matrimonio homosexual: "Son derechos y libertades que están conquistados y simplemente ponerlo sobre la agenda es una victoria que se están apuntando".

A nivel personal, asegura que desde hace unos meses viene escuchando ciertos comentarios que antes eran impensables. "A nivel general, en nuestro informe de 2018, hemos detectado por ejemplo que han aumentado notablemente las agresiones por parte de ciertas personas a las que, por su vestimenta, se le puede reconocer como neonazi o similar. No podemos establecer una relación directa entre el auge de la ultraderecha desde finales de 2018 hasta ahora, pero sí se puede interpretar que estas actitudes están vinculadas a ello", denuncia.

Finalmente, el coordinador de Arcópolis cree que una victoria de las derechas no va a frenar su activismo, "si acaso será una motivación más para seguir trabajando".

Lucas Barrero, activista por el clima y miembro fundador de Fridays For Future Girona

Afronta las elecciones del domingo "enfadado y decepcionado" ante la ausencia del cambio climático durante la campaña electoral y, concretamente, en los dos debates televisados celebrados esta semana. El joven activista, ante la posible irrupción de la ultraderecha en el gobierno, coincide en la necesidad de frenar a un partido "que abiertamente diga que no cree en el cambio climático". No obstante, aún no tiene claro a quién votará y critica que la izquierda haya basado su campaña en pedir a la gente que vote para frenar a las derechas sin proponer ellos medidas lo «suficientemente ambiciosas» para combatir el desastre climático.

De cara a las posibilidades que se abren a partir del lunes, cuando las negociaciones para formar gobierno comiencen, teme que "todo siga igual" y "nos sigan tomando por tontos". Y apunta a la importancia de un cambio de cara a los comicios municipales y europeos. "No me sirve que ningún partido hable de cambio climático y pase de nosotros", concluye Barrero.

Ismael Furió, Salvamento Marítimo

Ismael Furió ha trabajado toda su vida en Salvamento Marítimo. Vivió como segundo oficial de la guardamar Talía la crisis de los cayucos de 2006, en la que llegaron a rescatar en un día más de 500 personas. "Aquellas eran operaciones mucho más complicadas y no sufrimos ni la presión ni el chantaje que estamos padeciendo ahora", explica.

Furió se refiere a la reducción de personal que ha vivido Salvamento Marítimo en los últimos meses, después de que el gobierno aumentase la pasada primavera la flota con contratos de tres meses para atender al aumento de llegada de pateras. Furió explica que con los recortes ejecutados con la excusa de la crisis, Salvamento Marítimo se había quedado en mínimos. Una situación que mejoró puntualmente en 2018, y que ha vuelto a sus peores momentos ahora, al eliminar una de las tres tripulaciones que tenía cada embarcación. Por ello, sus trabajadores han pasado de hacer turnos de tres jornadas de guardias de 24 horas, a turnos de una semana.

El experimentado patrón es ahora secretario de organización del Sector Mar y Puertos de la CGT y marca el punto de inflexión en el cambio de política del gobierno de Sánchez en el momento en el que el Partido Popular y Vox empezaron a utilizar como arma arrojadiza los rescates. "Entonces, la SASEMAR (la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima), dejó de informar de los rescates y comenzó el desmantelamiento de este cuerpo civil para militarizarlo. De hecho, van a retirar los refuerzos de la salvamar Clara Campoamor, que habían enviado a Málaga, pero mantienen los antidisturbios de la Guardia Civil, cuando no tenemos claro que sea legal llevar cuerpos militares en un barco civil".

Furió explica que, con esta política, el Ministerio de Interior está aplicando las indicaciones de la UE y el Frontex, la agencia europea para la gestión de las fronteras. "Están dando dinero a España para que la Guardia Civil se haga cargo de una labor que Salvamento Marítimo ha desarrollado ejemplarmente hasta ahora".

El patrón subraya que desde la visita del Rey Felipe VI y varios ministros españoles en febrero de 2019 a Marruecos para la firma de una veintena de acuerdos, incluido uno sobre el freno de la inmigración, ha cambiado el modo de actuación. Con la imposición de un mando único de la Guardia Civil a las labores de rescate "se decidió que no hacía falta que actuásemos tanto", dejando a un sólo tripulante en la cubierta para los rescates. En el caso de la unidad de Tarifa, una de las más activas por estar en el Estrecho de Gibraltar, ahora, cuando sale a rescatar "la orden es que mantenga la patera en un costado hasta que la recoja la Guarda costera marroquí". Y en aquellos casos en los que están obligados a llevarles a puerto español, ya no se respeta, según nos informa, la norma de que sea al más cercano seguro. "Hay veces que se ordena que se lleve, por ejemplo, a Algeciras en vez de a Tarifa, aunque esté más lejos, para no tener que fletar un autobús y llevarlos por tierra".

Por todas estas cuestiones, Furió no confía mucho en los resultados electorales de uno u otro partido: "Lo que está haciendo el PSOE es que perdamos medios y operatividad a pasos acelerados. Así que, aunque me sepa mal decirlo, a día de hoy, creo que iba a pasar lo mismo con un gobierno de derechas o izquierdas".

Paqui Maqueda, familiar de víctima del franquismo

Con los ríos de tinta que han corrido últimamente en torno a la exhumación de Franco del Valle de los Caídos, tampoco se habló de memoria histórica en ninguno de los dos debates. Escribía hace unos días en La Marea Paqui Maqueda un artículo conmovedor en el que recordaba cómo visitaba con su abuela Frasca la Basílica de la Macarena cuando era una niña. «El responsable de la tragedia familiar, Queipo de Llano, descansa con honores a pocos metros de la imagen que ella veneraba», decía. Maqueda es una mujer incansable que lleva años peleando por la justicia, la reparación y la verdad para las víctimas del franquismo. Ahora lo hace desde la asociación Nuestra Memoria, en Sevilla. Hace dos meses, la misma tarde que Pedro Sánchez presentaba su libro, Manual de resistencia, Maqueda presentaba el suyo, un manual de resistencia titulado La Cuerda.

«Pienso que el franquismo siempre ha estado presente en nuestro país y que las víctimas hemos sido invisibilizadas y ninguneadas por ese franquismo que a veces incluso ha gobernado: el PP de Rajoy cerró la Oficina de Atención a las Víctimas que creó Zapatero y, de paso, cerró el grifo de las subvenciones a las asociaciones memorialistas)», explica Maqueda, que considera que el franquismo sociológico hace que, por ejemplo, sea vivido con 'normalidad' que la imagen de una virgen pasee por las calles de Sevilla con un

fajín de Franco en su cintura. «Por tanto, si gana la ultraderecha, las víctimas sabemos ya y conocemos en nuestra piel la indiferencia y el desprecio. Pero qué duda cabe de que la situación de impunidad hacia las víctimas se agravaría aún más y que esos avances, que aunque pequeños nosotras hemos vivido como enormes pasos, estarían en peligro».

EuropaSur

CGT denuncia un importante recorte de personal en Salvamento Marítimo

El sindicato afirma que el Gobierno maquilla los datos de los rescates para justificar la retirada de la tripulación de refuerzo.

Algeciras, 25 Abril, 2019 - 18:48h

La Confederación General del Trabajo (CGT) denuncia que el Gobierno central ha recortado el personal en las embarcaciones de Salvamento Marítimo de las zonas del Estrecho de Gibraltar y el mar de Alborán. La organización anarcosindicalista explica que esta decisión no tiene sentido en esta época del año, "cuando en breve, y como ya ocurriera el año pasado, comenzarán a llegar más personas a nuestras costas a través del Mediterráneo".

Según CGT, la decisión de retirar la tercera tripulación de refuerzo incidirá negativamente tanto en las plantillas como en las personas auxiliadas, puesto que estos trabajadores pasarán a realizar turnos de 24 horas y siete días seguidos. "La vida de los trabajadores corre peligro y su labor en el medio marino pierde eficacia cuando lo que están en juego son vidas humanas", destaca.

El sindicato también destaca que este "brutal recorte" obedece a una "estrategia política" que el Gobierno ha puesto en marcha "con el objetivo de reducir la inmigración". "Los dispositivos de rescate son obligados a aguantar en algún punto del mar tras el aviso de pateras para que sean estas las que lleguen hasta las embarcaciones de rescate y no al revés, como se ha venido haciendo hasta ahora. Con estas órdenes, las embarcaciones de Salvamento Marítimo hacen tiempo para que la Guardia Costera de Marruecos alcance a las pateras y sea este cuerpo el encargado de realizar esos rescates y no Sasemar, y por lo tanto no contabilice para España", afirma la organización.

CGT, además, insiste en que la Guardia Costera de Marruecos tiene pocos recursos y una experiencia limitada en cuanto a la salvaguarda de la vida humana en la mar, "que repercute en la seguridad de quienes se juegan la vida cruzando el estrecho".

El sindicato indica como ejemplo que solo en abril, los trabajadores de Salvamento Marítimo han rescatado en Tarifa a 197 personas, pero que no han podido atender a 10 o 12 pateras por el cambio de protocolo establecido por el Gobierno español, "cuyo principal objetivo es bajar las cifras sobre los rescates a cualquier precio".

La organización también recoge una queja generalizada entre las plantillas de Sasemar sobre la labor que están realizando de forma con la Guardia Civil, que según CGT son los efectivos que tienen que dar apoyo a los de Sasemar y no al contrario, "puesto que hasta el momento -y por orden del mando único- se están utilizando los medios de Salvamento Marítimo para trasladar a las personas migrantes a puertos que no son los más cercanos, pero que son los que más convienen a este cuerpo".

CGT añade que el hecho de tener las embarcaciones de rescate realizando este tipo de labores que no son las propias, deja a otros puertos desprotegidos en el caso de activarse otra alerta por emergencia en la mar.

AraInfo
Diario Libre d'Aragón ■ Fundau en 2010

El Estado español "maquilla" los datos de los rescates de migrantes para justificar un importante recorte de profesionales en Salvamento Marítimo

El sindicato CGT asegura que el número de llegada de personas a las costas españolas no ha descendido y acusa al Ejecutivo de Sánchez de jugar con la vida de las personas náufragas y los y las trabajadoras de salvamento.

ARAINFO REDACCIÓN | 25 abril, 2019 18.04

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha mostrado su rechazo a la nueva medida tomada por el Gobierno español consistente en la retirada de efectivos humanos en las embarcaciones de rescate de las zonas del estrecho de Gibraltar y el mar de Alborán. La organización anarcosindicalista explica que esta decisión no tiene sentido en la época del año en la que nos encontramos cuando en breve, y como ya ocurriera el año pasado, comenzarán a llegar más personas a nuestras costas a través del Mediterráneo.

Según CGT, la decisión de retirar la 3ª tripulación de refuerzo incidirá negativamente tanto en las plantillas como en las personas auxiliadas, puesto que estos trabajadores pasarán a realizar turnos de 24 horas y 7 días seguidos. En este sentido, desde CGT indican que la vida de los trabajadores corre peligro y su labor en el medio marino pierde eficacia cuando lo que están en juego son vidas humanas.

Por otro lado, desde CGT también han explicado que este brutal recorte obedece a una estrategia política que el Gobierno ha puesto en marcha con el objetivo de reducir la inmigración. Los dispositivos de rescate son obligados a "aguantar" en algún punto del mar tras el aviso de pateras para que sean estas las que lleguen hasta las embarcaciones de rescate y no al revés, como se ha venido haciendo hasta ahora.

Con estas órdenes, las embarcaciones de Salvamento Marítimo hacen tiempo para que la Guardia Costera de Marruecos alcance esas embarcaciones de migrantes y sea este cuerpo el encargado de realizar esos rescates y no Sasemar, y por lo tanto no contabilice para España. CGT, además, insiste en que la Guardia Costera de Marruecos tiene pocos recursos y una experiencia limitada en cuanto a la salvaguarda de la vida humana en la mar, que repercute en la seguridad de quienes se juegan la vida cruzando el estrecho.

CGT indica como ejemplo que solo en el mes de abril los trabajadores de Salvamento Marítimo han rescatado en Tarifa a 197 personas pero que no han podido atender a 10 o 12 pateras por el cambio de protocolo establecido por el Gobierno español, cuyo principal objetivo es "bajar" las cifras sobre los rescates a cualquier precio.

Por último, CGT también ha hecho referencia a una queja generalizada existente entre las plantillas de Sasemar en relación a la labor que están realizando conjuntamente con la Guardia Civil. En este sentido, la CGT ha explicado que son los efectivos de la Guardia Civil los que tienen que dar apoyo a los de Sasemar y no al contrario, puesto que hasta el momento -y por orden del mando único- se están utilizando los medios de Salvamento Marítimo para trasladar a las personas migrantes a puertos que no son los más cercanos pero que son los que más conviene a este cuerpo policial. CGT añade que el hecho de tener las embarcaciones de rescate realizando este tipo de labores que no son las propias, deja a otros puertos desprotegidos en el caso de activarse otra alerta por emergencia en la mar.

lavozdelsur.es

Denuncian el mayor recorte de trabajadores en las embarcaciones de rescate en el Estrecho y el mar de Alborán

CGT acusa al Gobierno de "maquillar" los datos de los rescates de migrantes para justificar una importante reducción de profesionales en Salvamento Marítimo.

26 de abril, 2019

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha mostrado su rechazo a la nueva medida tomada por el Gobierno español consistente en la retirada de efectivos humanos en las embarcaciones de rescate de las zonas del estrecho de Gibraltar y el mar de Alborán. La organización anarcosindicalista explica que esta decisión "no tiene sentido en la época del año en la que nos encontramos cuando en breve, y como ya ocurriera el año pasado, comenzarán a llegar más personas a nuestras costas a través del Mediterráneo".

Según CGT, la decisión de retirar la tercera tripulación de refuerzo "incidirá negativamente tanto en las plantillas como en las personas auxiliadas, puesto que estos trabajadores pasarán a realizar turnos de 24 horas y siete días seguidos". En este sentido, desde CGT indican que "la vida de los trabajadores corre peligro y su labor en el medio marino pierde eficacia cuando lo que están en juego son vidas humanas".

Por otro lado, desde CGT también han explicado que "este brutal recorte obedece a una estrategia política que el Gobierno ha puesto en marcha con el objetivo de reducir la inmigración. Los dispositivos de rescate son obligados a "aguantar" en algún punto del mar tras el aviso de pateras para que sean estas las que lleguen hasta las embarcaciones de rescate y no al revés, como se ha venido haciendo hasta ahora. Con estas órdenes, las embarcaciones de Salvamento Marítimo hacen tiempo para que la Guardia Costera de Marruecos alcance esas embarcaciones de migrantes y sea este cuerpo el encargado de realizar esos rescates y no Sasemar, y por lo tanto no contabilice para España". CGT, además, insiste en que la Guardia Costera de Marruecos tiene pocos recursos y una experiencia limitada en cuanto a la salvaguarda de la vida humana en la mar, que repercute en la seguridad de quienes se juegan la vida cruzando el estrecho.

CGT señala como ejemplo que solo en el mes de abril los trabajadores de Salvamento Marítimo han rescatado en Tarifa a 197 personas pero que no han podido atender a diez o doce pateras por el cambio de protocolo establecido por el Gobierno español, cuyo principal objetivo es "bajar las cifras sobre los rescates a cualquier precio".

Por último, CGT también ha hecho referencia a una queja generalizada existente entre las plantillas de Sasemar en relación a la labor que están realizando conjuntamente con la Guardia Civil. En este sentido, la CGT ha explicado que "son los efectivos de la Guardia Civil los que tienen que dar apoyo a los de Sasemar y no al contrario, puesto que hasta el momento —y por orden del mando único— se están utilizando los medios de Salvamento Marítimo para trasladar a las personas migrantes a puertos que no son los más cercanos pero que son los que más conviene a este cuerpo policial". CGT añade que el hecho de tener las embarcaciones de rescate realizando este tipo de labores que no son las propias, "deja a otros puertos desprotegidos en el caso de activarse otra alerta por emergencia en la mar".

Información contrahegemónica para el cambio social
KAOSENLARED

`El Estado español "maquilla" datos de rescates de migrantes para justificar importante recorte de profesionales en Salvamento Marítimo`

CGT denuncia el mayor recorte de efectivos humanos de las tripulaciones de Sasemar en Alborán y del estrecho de Gibraltar antes del verano.

Publicado en: 26 abril, 2019

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha mostrado su rechazo a la nueva medida tomada por el Gobierno español consistente en la retirada de efectivos humanos en las embarcaciones de rescate de las zonas del estrecho de Gibraltar y el mar de Alborán. La organización anarcosindicalista explica que esta decisión no tiene sentido en la época del año en la que nos encontramos cuando en breve, y como ya ocurriera el año pasado, comenzarán a llegar más personas a nuestras costas a través del Mediterráneo.

Según CGT, la decisión de retirar la 3ª tripulación de refuerzo incidirá negativamente tanto en las plantillas como en las personas auxiliadas, puesto que estos trabajadores pasarán a realizar turnos de 24 horas y 7 días seguidos. En este sentido, desde CGT indican que la vida de los trabajadores corre peligro y su labor en el medio marino pierde eficacia cuando lo que están en juego son vidas humanas.

Por otro lado, desde CGT también han explicado que este brutal recorte obedece a una estrategia política que el Gobierno ha puesto en marcha con el objetivo de reducir la inmigración. Los dispositivos de rescate son obligados a "aguantar" en algún punto del mar tras el aviso de pateras para que sean estas las que lleguen hasta las embarcaciones de rescate y no al revés, como se ha venido haciendo hasta ahora. Con estas órdenes, las embarcaciones de Salvamento Marítimo hacen tiempo para que la Guardia Costera de Marruecos alcance esas embarcaciones de migrantes y sea este cuerpo el encargado de realizar esos rescates y no Sasemar, y por lo

tanto no contabilice para España. CGT, además, insiste en que la Guardia Costera de Marruecos tiene pocos recursos y una experiencia limitada en cuanto a la salvaguarda de la vida humana en la mar, que repercute en la seguridad de quienes se juegan la vida cruzando el estrecho. CGT indica como ejemplo que solo en el mes de abril los trabajadores de Salvamento Marítimo han rescatado en Tarifa a 197 personas pero que no han podido atender a 10 o 12 pateras por el cambio de protocolo establecido por el Gobierno español, cuyo principal objetivo es "bajar" las cifras sobre los rescates a cualquier precio.

Por último, CGT también ha hecho referencia a una queja generalizada existente entre las plantillas de Sasemar en relación a la labor que están realizando conjuntamente con la Guardia Civil. En este sentido, la CGT ha explicado que son los efectivos de la Guardia Civil los que tienen que dar apoyo a los de Sasemar y no al contrario, puesto que hasta el momento -y por orden del mando único- se están utilizando los medios de Salvamento Marítimo para trasladar a las personas migrantes a puertos que no son los más cercanos pero que son los que más conviene a este cuerpo policial. CGT añade que el hecho de tener las embarcaciones de rescate realizando este tipo de labores que no son las propias, deja a otros puertos desprotegidos en el caso de activarse otra alerta por emergencia en la mar.

DIARIO DE CADIZ

CGT critica la reducción de efectivos en las embarcaciones de Salvamento Marítimo en el Estrecho

Asegura que el número de llegadas de personas a las costas españolas no ha descendido y acusa al Gobierno de jugar con la vida de náufragos y trabajadores

25 Abril, 2019 - 20:35h

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha mostrado su rechazo a la nueva medida tomada por el Gobierno español consistente en la retirada de efectivos humanos en las embarcaciones de rescate de las zonas del estrecho de Gibraltar y el mar de Alborán. La organización explicó que esta decisión "no tiene sentido en la época del año en la que nos encontramos cuando en breve, y como ya ocurriera el año pasado, comenzarán a llegar más personas a nuestras costas a través del Mediterráneo".

Según CGT, la decisión de retirar la 3ª tripulación de refuerzo "incidirá negativamente tanto en las plantillas como en las personas auxiliadas, puesto que estos trabajadores pasarán a realizar turnos de 24 horas y 7 días seguido". En este sentido, desde CGT indican "que la vida de los trabajadores corre peligro y su labor en el medio marino pierde eficacia cuando lo que están en juego son vidas humanas".

Por otro lado, desde CGT también explicaron que este brutal recorte "obedece a una estrategia política que el Gobierno ha puesto en marcha con el objetivo de reducir la inmigración". Según CGT "los dispositivos de rescate son obligados a aguantar en algún punto del mar tras el aviso de pateras para que sean estas las que lleguen hasta las embarcaciones de rescate y no al revés, como se ha venido haciendo hasta ahora. Con estas órdenes, las embarcaciones de Salvamento Marítimo hacen tiempo para que la Guardia Costera de Marruecos alcance esas embarcaciones y sea este cuerpo el encargado de realizar esos rescates y no Sasemar, y por lo tanto no contabilice para España".

CGT, además, insiste en que la Guardia Costera de Marruecos tiene pocos recursos y una experiencia limitada en cuanto a la salvaguarda de la vida humana en la mar, que repercute en la seguridad de quienes se juegan la vida cruzando el estrecho.

Afirma que todo es una estrategia del Gobierno para reducir la inmigración

CGT indica como ejemplo que solo en el mes de abril los trabajadores de Salvamento Marítimo han rescatado en Tarifa a 197 personas pero que no han podido atender a 10 o 12 pateras por el cambio de protocolo establecido por el Gobierno, "cuyo principal objetivo es bajar las cifras sobre los rescates a cualquier precio".

Por último, CGT también ha hecho referencia a una queja generalizada existente entre las plantillas de Sasemar en relación a la labor que están realizando conjuntamente con la Guardia Civil. En este sentido, la CGT ha explicado "que son los efectivos de la Guardia Civil los que tienen que dar apoyo a los de Sasemar y no al contrario, puesto que hasta el momento –y por orden del mando único– se están utilizando los medios de Salvamento Marítimo para trasladar a las personas migrantes a puertos que no son los más cercanos pero que son los que más conviene a este cuerpo policial".

Área
Diario del Campo de Gibraltar

La CGT critica que se retire el refuerzo de Salvamento Marítimo

Según el sindicato los trabajadores pasarán a realizar turnos de 24 horas y siete días seguidos.

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha mostrado su rechazo a la nueva medida tomada por el Gobierno español consistente en la retirada de efectivos humanos en las embarcaciones de rescate de las zonas del estrecho de Gibraltar y el mar de Alborán.

Abril 2019

Según CGT, la decisión de retirar la tercera tripulación de refuerzo incidirá negativamente tanto en las plantillas como en las personas auxiliadas, puesto que estos trabajadores pasarán a realizar turnos de 24 horas y 7 días seguidos. En este sentido, desde CGT indican que la vida de los trabajadores corre peligro y su labor en el medio marino pierde eficacia cuando lo que están en juego son vidas humanas.

Por otro lado, desde CGT también han explicado que este «brutal recorte» obedece a una estrategia política que el Gobierno ha puesto en marcha con el objetivo de reducir la inmigración. Los dispositivos de rescate son obligados a "aguantar" en algún punto del mar tras el aviso de pateras para que sean estas las que lleguen hasta las embarcaciones de rescate y no al revés, como se ha venido haciendo hasta ahora. Con estas órdenes, las embarcaciones de Salvamento Marítimo hacen tiempo para que la Guardia Costera de Marruecos alcance esas embarcaciones de migrantes y sea este cuerpo el encargado de realizar esos rescates y no Sasemar, y por lo tanto no contabilice para España. CGT, además, insiste en que la Guardia Costera de Marruecos tiene pocos recursos y una experiencia limitada en cuanto a la salvaguarda de la vida humana en la mar, que repercute en la seguridad de quienes se juegan la vida cruzando el estrecho. CGT indica como ejemplo que solo en el mes de abril los trabajadores de Salvamento Marítimo han rescatado en Tarifa a 197 personas pero que no han podido atender a 10 o 12 pateras por el cambio de protocolo establecido por el Gobierno español, cuyo principal objetivo es "bajar" las cifras sobre los rescates a cualquier precio.

Por último, CGT también ha hecho referencia a una queja generalizada existente entre las plantillas de Sasemar en relación a la labor que están realizando conjuntamente con la Guardia Civil. En este sentido, la CGT ha explicado que son los efectivos de la Guardia Civil los que tienen que dar apoyo a los de Sasemar y no al contrario, puesto que hasta el momento -y por orden del mando único- se están utilizando los medios de Salvamento Marítimo para trasladar a las personas migrantes a puertos que no son los más cercanos pero que son los que más conviene a este cuerpo policial. CGT añade que el hecho de tener las embarcaciones de rescate realizando este tipo de labores que no son las propias, deja a otros puertos desprotegidos en el caso de activarse otra alerta por emergencia en la mar.

A-Infos

a multi-lingual news service by, for, and about anarchists **

CGT indica que el Estado español “maquilla” los datos de los rescates de migrantes

CGT denuncia el mayor recorte de efectivos humanos de las tripulaciones de Sasemar en Alborán y del estrecho de Gibraltar antes del verano.

CGT asegura que el número de llegada de personas a las costas españolas no ha descendido y acusa al Ejecutivo de Sánchez de jugar con la vida de náufragos y trabajadores.

29 Apr 2019 09:01:50

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha mostrado su rechazo a la nueva medida tomada por el Gobierno español consistente en la retirada de efectivos humanos en las embarcaciones de rescate de las zonas del estrecho de Gibraltar y el mar de Alborán. La organización anarcosindicalista explica que esta decisión no tiene sentido en la época del año en la que nos encontramos cuando en breve, y como ya ocurriera el año pasado, comenzarán a llegar más personas a nuestras costas a través del Mediterráneo.

Según CGT, la decisión de retirar la 3ª tripulación de refuerzo incidirá negativamente tanto en las plantillas como en las personas auxiliadas, puesto que estos trabajadores pasarán a realizar turnos de 24 horas y 7 días seguidos. En este sentido, desde CGT indican que la vida de los trabajadores corre peligro y su labor en el medio marino pierde eficacia cuando lo que están en juego son vidas humanas.

Por otro lado, desde CGT también han explicado que este brutal recorte obedece a una estrategia política que el Gobierno ha puesto en marcha con el objetivo de reducir la inmigración. Los dispositivos de rescate son obligados a “aguantar” en algún punto del mar tras el aviso de pateras para que sean estas las que lleguen hasta las embarcaciones de rescate y no al revés, como se ha venido haciendo hasta ahora. Con estas órdenes, las embarcaciones de Salvamento Marítimo hacen tiempo para que la Guardia Costera de Marruecos alcance esas embarcaciones de migrantes y sea este cuerpo el encargado de realizar esos rescates y no Sasemar, y por lo tanto no contabilice para España. CGT, además, insiste en que la Guardia Costera de Marruecos tiene pocos recursos y una experiencia limitada en cuanto a la salvaguarda de la vida humana en la mar, que repercute en la seguridad de quienes se juegan la vida cruzando el estrecho. CGT indica como ejemplo que solo en el mes de abril los trabajadores de Salvamento Marítimo han rescatado en Tarifa a 197 personas pero que no han podido atender a 10 o 12 pateras por el cambio de protocolo establecido por el Gobierno español, cuyo principal objetivo es “bajar” las cifras sobre los rescates a cualquier precio.

Por último, CGT también ha hecho referencia a una queja generalizada existente entre las plantillas de Sasemar en relación a la labor que están realizando conjuntamente con la Guardia Civil. En este sentido, la CGT ha explicado que son los efectivos de la Guardia Civil los que tienen que dar apoyo a los de Sasemar y no al contrario, puesto que hasta el momento -y por orden del mando único- se están utilizando los medios de Salvamento Marítimo para trasladar a las personas migrantes a puertos que no son los más cercanos pero que son los que más conviene a este cuerpo policial. CGT añade que el hecho de tener las embarcaciones de rescate realizando este tipo de labores que no son las propias, deja a otros puertos desprotegidos en el caso de activarse otra alerta por emergencia en la mar.

CGT indica que el Estado español “maquilla” los datos de los rescates de migrantes para justificar un importante recorte de profesionales en Salvamento Marítimo

CGT denuncia el mayor recorte de efectivos humanos de las tripulaciones de Sasemar en Alborán y del estrecho de Gibraltar antes del verano.

El sindicato asegura que el número de llegada de personas a las costas españolas no ha descendido y acusa al Ejecutivo de Sánchez de jugar con la vida de náufragos y trabajadores.

Actualidad Redacción 26/04/2019

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha mostrado su rechazo a la nueva medida tomada por el Gobierno español consistente en la retirada de efectivos humanos en las embarcaciones de rescate de las zonas del estrecho de Gibraltar y el mar de Alborán. La organización anarcosindicalista explica que esta decisión no tiene sentido en la época del año en la que nos encontramos cuando en breve, y como ya ocurriera el año pasado, comenzarán a llegar más personas a nuestras costas a través del Mediterráneo.

Según CGT, la decisión de retirar la 3ª tripulación de refuerzo incidirá negativamente tanto en las plantillas como en las personas auxiliadas, puesto que estos trabajadores pasarán a realizar turnos de 24 horas y 7 días seguidos. En este sentido, desde CGT indican que la vida de los trabajadores corre peligro y su labor en el medio marino pierde eficacia cuando lo que están en juego son vidas humanas.

Por otro lado, desde CGT también han explicado que este brutal recorte obedece a una estrategia política que el Gobierno ha puesto en marcha con el objetivo de reducir la inmigración. Los dispositivos de rescate son obligados a “aguantar” en algún punto del mar tras el aviso de pateras para que sean estas las que lleguen hasta las embarcaciones de rescate y no al revés, como se ha venido haciendo hasta ahora. Con estas órdenes, las embarcaciones de Salvamento Marítimo hacen tiempo para que la Guardia Costera de Marruecos alcance esas embarcaciones de migrantes y sea este cuerpo el encargado de realizar esos rescates y no Sasemar, y por lo tanto no contabilice para España. CGT, además, insiste en que la Guardia Costera de Marruecos tiene pocos recursos y una experiencia limitada en cuanto a la salvaguarda de la vida humana en la mar, que repercute en la seguridad de quienes se juegan la vida cruzando el estrecho. CGT indica como ejemplo que solo en el mes de abril los trabajadores de Salvamento Marítimo han rescatado en Tarifa a 197 personas pero que no han podido atender a 10 o 12 pateras por el cambio de protocolo establecido por el Gobierno español, cuyo principal objetivo es “bajar” las cifras sobre los rescates a cualquier precio.

Por último, CGT también ha hecho referencia a una queja generalizada existente entre las plantillas de Sasemar en relación a la labor que están realizando conjuntamente con la Guardia Civil. En este sentido, la CGT ha explicado que son los efectivos de la Guardia Civil los que tienen que dar apoyo a los de Sasemar y no al contrario, puesto que hasta el momento -y por orden del mando único- se están utilizando los medios de Salvamento Marítimo para trasladar a las personas migrantes a puertos que no son los más cercanos pero que son los que más conviene a este cuerpo policial. CGT añade que el hecho de tener las embarcaciones de rescate realizando este tipo de labores que no son las propias, deja a otros puertos desprotegidos en el caso de activarse otra alerta por emergencia en la mar.

elpaíscanario.com

CGT indica que el Estado español "maquilla" los datos de los rescates de migrantes para justificar un importante recorte de profesionales en Salvamento Marítimo

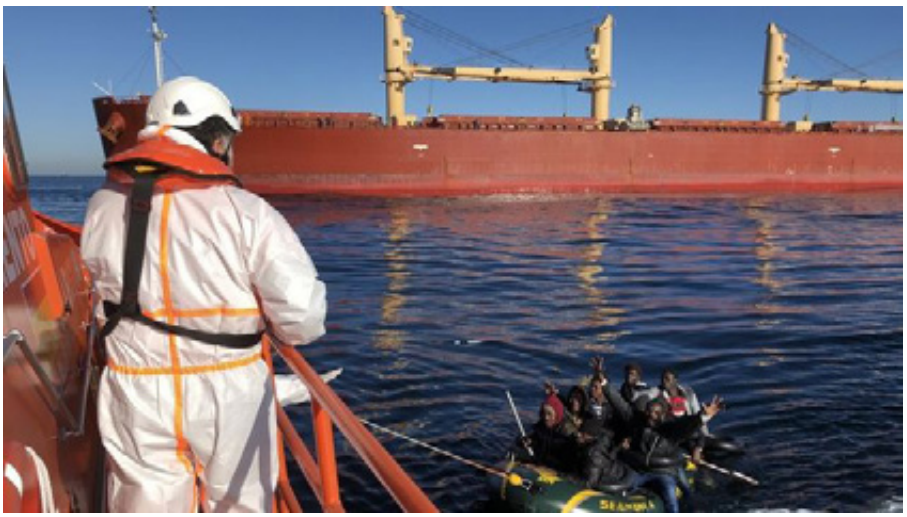
CGT denuncia el mayor recorte de efectivos humanos de las tripulaciones de Sasemar en Alborán y del estrecho de Gibraltar antes del verano

CGT asegura que el número de llegada de personas a las costas españolas no ha descendido y acusa al Ejecutivo de Sánchez de jugar con la vida de náufragos y trabajadores

29 abril, 2019

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha mostrado su rechazo a la nueva medida tomada por el Gobierno español consistente en la retirada de efectivos humanos en las embarcaciones de rescate de las zonas del estrecho de Gibraltar y el mar de Alborán. La organización anarcosindicalista explica que esta decisión no tiene sentido en la época del año en la que nos encontramos cuando en breve, y como ya ocurriera el año pasado, comenzarán a llegar más personas a nuestras costas a través del Mediterráneo.

Según CGT, la decisión de retirar la 3ª tripulación de refuerzo incidirá negativamente tanto en las plantillas como en las personas auxiliadas, puesto que estos trabajadores pasarán a realizar turnos de 24 horas y 7 días seguidos. En este sentido, desde CGT indican que la vida de los trabajadores corre peligro y su labor en el medio marino pierde eficacia cuando lo que están en juego son vidas humanas.



Por otro lado, desde CGT también han explicado que este brutal recorte obedece a una estrategia política que el Gobierno ha puesto en marcha con el objetivo de reducir la inmigración. Los dispositivos de rescate son obligados a "aguantar" en algún punto del mar tras el aviso de pateras para que sean estas las que lleguen hasta las embarcaciones de rescate y no al revés, como se ha venido haciendo hasta ahora. Con estas órdenes, las embarcaciones de Salvamento Marítimo hacen tiempo para que la Guardia Costera de Marruecos alcance esas embarcaciones de migrantes y sea este cuerpo el encargado de realizar esos rescates y no Sasemar, y por lo tanto no contabilice para España. CGT, además, insiste en que la Guardia Costera de Marruecos tiene pocos recursos y una experiencia limitada en cuanto a la salvaguarda de la vida humana en la mar, que repercute en la seguridad de quienes se juegan la vida cruzando el estrecho. CGT indica como ejemplo que solo en el mes de abril los trabajadores de Salvamento Marítimo han rescatado en Tarifa a 197 personas pero que no han podido atender a 10 o 12 pateras por el cambio de protocolo establecido por el Gobierno español, cuyo principal objetivo es "bajar" las cifras sobre los rescates a cualquier precio.

Por último, CGT también ha hecho referencia a una queja generalizada existente entre las plantillas de Sasemar en relación a la labor que están realizando conjuntamente con la Guardia Civil. En este sentido, la CGT ha explicado que son los efectivos de la Guardia Civil los que tienen que dar apoyo a los de Sasemar y no al contrario, puesto que hasta el momento -y por orden del mando único- se están utilizando los medios de Salvamento Marítimo para trasladar a las personas migrantes a puertos que no son los más cercanos pero que son los que más conviene a este cuerpo policial. CGT añade que el hecho de tener las embarcaciones de rescate realizando este tipo de labores que no son las propias, deja a otros puertos desprotegidos en el caso de activarse otra alerta por emergencia en la mar.

Associated Press

Migrant arrivals plunge in Spain after deals with Morocco

April 26, 2019

Spain appears to have stemmed a surge in illegal migration that made it Europe's main entry point for sea arrivals, after boosting joint efforts with neighboring Morocco to clamp down on the flow.

Spain, which holds a national election Sunday, saw nearly 60,000 people reach its shores irregularly in 2018, most from Morocco and West Africa. But sea arrivals plummeted in February and since then have remained at the lowest level in two years, Spanish statistics show.

While the migrant flow often fluctuates due to weather and other factors, an internal European Union report obtained by The Associated Press suggests that intensified efforts to stop the migrants before they're able to reach European waters are paying off.

"In the last four months, the increased cooperation between Spanish and Moroccan authorities has significantly contributed to decrease the illegal migratory flows towards Spain," says the report, which was distributed to member nations in March.

The report doesn't specify what Morocco did to hold back migrants or what it got in return other than "explicit recognition and support" from the Spanish government and the EU's executive Commission in Brussels.

Human rights experts, however, warn that outsourcing Europe's border control to North African countries creates a risk of human right violations. Amnesty International last year denounced a Moroccan crackdown on sub-Saharan migrants, including alleged mass roundups and expulsions without due process.

Alarm Phone, activists behind a hotline for migrants in distress at sea, said it believed arrivals are down "due to repressive campaigns in Morocco and political developments in Spain that affect search and rescue operations" in waters around the narrow Strait of Gibraltar that separates the two countries.

The EU office dealing with relations with neighboring countries declined to comment on the migration report but noted that the bloc has spent 232 million euros ($262 million) on migration-related projects with Morocco since 2014, mostly in border control and fighting smugglers. That includes a 140 million-euro border management package approved late last year.

The EU also gave 36 million euros in emergency assistance to Spain, EU Migration Commissioner Dimitris Avramopoulos said in March.

In an election debate this week, Spanish Prime Minister Pedro Sánchez stressed the need to reinforce cooperation with countries of origin and transit on the migrant trail to Europe.

"It is what the government of Spain is doing with Morocco and with sub-Saharan countries," he said.

In contrast with Italy's hard line on migrants, Sánchez's center-left government initially adopted a welcoming attitude, even granting safe harbor last June to a humanitarian rescue ship that was refused by Italy and Malta.

But as sea arrivals soared and Spain eclipsed Italy and Greece as the top destination for migrants entering Europe, Spain's Socialist government quietly shifted its stance, mindful of the rise of the far-right Vox party, which in December won seats in the legislature of the southern Andalusia region. Vox is polling at over 10 percent ahead of Sunday's national election.

Spain became reluctant to accept migrant ships from other parts of the Mediterranean and ordered the Spanish Maritime Rescue Service to stop the daily tweeting of migrant rescues off Spanish shores.

The Maritime Rescue Service declined to comment on whether it is also ceding sea rescues to Moroccan authorities, in a break with years of practice. It said only it is in a "project funded by the European Union with the goal of increasing Morocco's capacity of search and rescue."

However, the main union representing Spanish rescuers this week said the Maritime Rescue Service is increasingly instructed to wait and let the Moroccan Coast Guard assist migrant ships in distress, even though it "has few means and limited experience regarding rescuing human lives at sea."

In March, 45 people died as their sinking dinghy waited to be rescued by the Moroccan authorities, 24 hours after the first distress call had been received by Spain. Moroccan vessels have a history of opening fire in attempts to intercept migrant boats, which last

year resulted in the death of a 19-year-old woman.

Moroccan authorities did not respond to repeated requests for comment.

Overall, the migrant flow to Europe has fallen sharply since 2015, when as many as 1 million entered the continent, mainly from Turkey to Greece. Border control deals struck with Turkey and later with Libya brought down the migrant influx considerably.

But traffic on the Western Mediterranean route increased, peaking in October last year with 11,000 sea arrivals in Spain. While numbers typically fall during the winter, they remained relatively high through January when 4,104 people reached Spain, but dropped 77 percent drop to just 936 in February. The number fell further in March to 588, according to figures compiled by the International Organization for Migration.

In a written response to AP, Spain's Interior Ministry said "satisfactory cooperation" with Morocco was behind the drop in arrivals, adding it had donated 75 vehicles for Moroccan authorities to use in border control.

The ministry also acknowledged that Spain has acted as an advocate for Moroccan interests in the EU, calling them "fair and fundamental to maintain security and coexistence in the Mediterranean Sea."

Morocco and the EU recently agreed on a revised agriculture deal extending the kingdom's access to the European market and a controversial fisheries agreement involving disputed waters off the Western Sahara region. The deals were backed by the European Parliament in January and February.

Spanish King Felipe VI also visited Morocco in February, signing 11 bilateral agreements, including one that reinforced the collaboration between Spain and Morocco to fight terrorism, human trafficking and illegal migration.

EuropaSur

CGT premia a colectivos sociales y trabajadores en Algeciras

La artista Brisa Fenoy acompaña el acto en la Plaza Alta.

Trabajadores de la sanidad, pensionistas o taxistas, entre los galardonados.

Algeciras, 01 Mayo, 2019 - 21:24h

El sindicato CGT conmemoró este miércoles el 1 de mayo en la ciudad de Algeciras con un acto reivindicativo y la entrega de una serie de reconocimientos constituidos para resaltar la labor de colectivos sociales y profesionales en el Campo de Gibraltar. Los galardones, en su primera edición, fueron entregados en la Plaza Alta para trabajadores del sector de la sanidad, pensionistas o taxistas, entre otros.

El acto estuvo conducido por Felipe Moriche y contó con la presencia de Miguel Montenegro, secretario general de CGT en Andalucía. La cantante y compositora algecireña Brisa Fenoy participó y además de mostrar su apoyo a los diferentes colectivos y animarles a seguir en sus reivindicaciones, presentó y cantó unas estrofas de su último éxito, Free.

El primero de los colectivos llamados al escenario fue el de sanidad. Hizo entrega del galardón el presidente de Federación Andaluza de Diabéticos, Francisco Pérez Barroso, como reconocimiento a la labor de los trabajadores de los hospitales y centros de salud de la comarca "que trabajan a destajo y tienen todo nuestro respeto", dijo.

Seguidamente fue el momento para la Plataforma de Pensionistas del Campo de Gibraltar. Juan Lozano y Miguel Rojas recogieron el presente de manos de Jesús Galván, presidente de la Plataforma de Pensionistas de Sevilla.

También los taxistas tuvieron su reconocimiento. Lo entregó Luis Gallardo, usuario habitual de este colectivo, siendo recogido por Miguel Ángel Castro, Ignacio Castro y Antonio Delgado. Posteriormente, el reconocimiento fue para las asociaciones que defienden Valdevaqueros, en Tarifa: Salvemos Valdevaqueros y Valdevaqueros Natura. Entregó el obsequio Ricardo Sánchez y lo recogieron Alfredo Valencia, Gloria y Noelia Jurado.

En quinto lugar, el reconocimiento fue para Salvamento Marítimo. Montse Sánchez, de la Asociación Caminando Fronteras fue la encargada de dar el premio a Manuel Capa.

Jara León Fernández, en nombre de la Asociación 'Marea Violeta', fue la encargada de dar la distinción al grupo de mujeres que conforman la Ayuda a Domicilio de Los Barrios. Por último, el presidente del Ateneo Republicano, Juan Emilio Ríos Vera, entregó la placa conmemorativa a la Plataforma de Afectados por la Hipoteca.

Cada uno de los galardonados expuso ante las decenas de personas concentradas en la Plaza Alta sus principales reivindicaciones. La competencia de empresas como Uber y Cabyfy para los taxistas, la situación de Salvamento Marítimo o la afección de proyectos en el parque natural del Estrecho fueron algunos de las cuestiones puestas sobre el escenario.

andalucía información
Viva Campo de Gibraltar

CGT reconoce la labor de diversos colectivos el 1 de Mayo en Algeciras

Brisa Fenoy pone música a la movilización sindical, que cuenta también con el grupo de teatro La Marabunta

01/05/2019 · 21:09h.

Oficios Varios de CGT Campo de Gibraltar aprovechó la festividad del 1 de Mayo para reconocer la gran labor que colectivos sociales y profesionales han venido realizando a lo largo de estos años en un evento que tiene la intención de perdurar en el tiempo y que cada Fiesta del Trabajo sea también el momento ideal para dar visibilidad a estos trabajadores y trabajadoras.

El acto, conducido por el algecireño Felipe Moriche, miembro del Grupo de Teatro 'La Marabunta', se llevó a cabo en la Plaza Alta de Algeciras y contó con la presencia, además, de Miguel Montenegro, secretario general de CGT en Andalucía. La gran sorpresa fue la aparición estelar de la cantante y compositora algecireña Brisa Fenoy, que además de mostrar su apoyo a los diferentes colectivos y animarles a seguir en sus diferentes reivindicaciones, presentó y cantó unas estrofas de su último éxito, 'Free'.

El primero de los colectivos llamados al escenario fue el de Sanidad. Hizo entrega del mismo el presidente de Federación Andaluza de Diabéticos, Francisco Pérez Barroso. En nombre de todo el colectivo, quisieron "éste es un reconocimiento que queremos hacer extensible a la labor de los trabajadores y trabajadoras de los hospitales y centros de salud de la comarca, que trabajan a destajo y tienen todo nuestro respeto".

Seguidamente fue el momento para la Plataforma de Pensionistas del Campo de Gibraltar. Juan Lozano y Miguel Rojas recogieron el presente de manos de Jesús Galván, presidente de la Plataforma de Pensionistas de Sevilla. Al grito de "Gobierne quien gobierne, las pensiones se defienden", tomaron uso de la palabra. Galván, entre otras cosas, dijo que "aunque no seamos aún tantos como 'Los lunes al Sol' (el movimiento de Pensionistas de Bizkaia) esperamos que os vayáis sumando más" y también requirió "el apoyo de los jóvenes y también de aquellos que están cerca de la jubilación, aquellas personas que se han visto afectadas por un ERE, un despido... Es una lucha de todos. La reforma que quieren hacer pone en peligro de las pensiones" y que éste "es el momento de pedir que las pensiones no dependan de los Presupuestos Generales del Estado y que sea por ley, como antes", solicitando "que las pensiones se equiparen al salario mínimo interprofesional y que las no contributivas no estén por debajo de la pobreza".

Rojas, por su parte aseveró que "hay datos que contrastan que en poco tiempo se cobrará un 40% menos. Nosotros hemos conseguido que de un 0,5% se pase a un 3,4%" y que "queremos que las pensiones entren en los PGE pero sobretodo que se revalorice el trabajo y que haya sueldos dignos porque todo será bueno para las pensiones futuras" e igualmente hizo un guiño a sus colegas vascos. "Cada lunes están ahí. Llueva o haga viento, sol… están luchando por unas pensiones dignas".

También los taxistas tuvieron su reconocimiento. Lo entregó Luis Gallardo, usuario habitual de este colectivo, siendo recogido por Miguel Ángel Castro, Ignacio Castro y Antonio Delgado.

Gallardo dijo que "llevo más de 40 años utilizando el taxi. Han sido mis confesores mis psicólogos, mis amigos… siempre han estado ahí si yo he estado de mal humor, de buenas, me han aguantado de todas las maneras. Para mí aglutinan cuatro patas importantes en esta sociedad. Hacen una labor social, laboral, tienen pluralidad y mucha unidad. Ahora quieren privatizar el servicio pero eso no puede suceder" y alentó a los presentes con un cántico: "Los taxis públicos no se venden; los taxis públicos se defienden".

Ignacio Castro, presidente de Radio Taxi, tomó la palabra y recordó que "en España somos más de 100.000 familias las que dependemos del taxi y se quieren cargar nuestra forma de vivir. Somos autónomos. Cada día salimos a buscar el pan de nuestras familias. Nosotros luchamos porque haya una economía justa y eficaz. El Gobierno quiere poner el servicio a empresas extranjeras, como Cabify o Uber, que sólo quieren facturar. Aquí en Algeciras somos 200 taxistas. 40 coches diarios descansan. Los fines de semana paramos 80 los sábados y 120 los domingos para poder llevar a casa un sueldo digno. Si se instalan estas empresas de VTC en Algeciras será una ruina para todos nosotros y para nuestra ciudad. Entraríamos en la ruina absoluta porque no trabajaríamos, no ganaríamos el dinero para luego ir a por el pan, a la libreía a comprar una libreta para nuestros hijos, no podríamos ir a una tienda a comprar ropa… Nosotros estamos por y para nuestro pueblo, para nuestros ciudadanos".

Posteriormente, el reconocimiento fue para las asociaciones que defienden a capa y espada Valdevaqueros, en Tarifa, en este caso, Salvemos Valdevaqueros y Valdevaqueros Natura. Entregó el obsequio Ricardo Sánchez y lo recogieron Alfredo Valencia, Gloria y Noelia Jurado.

Sánchez recordó que "en Andalucía tenemos tres grandes joyas como son el Cabo de Gata, Doñana y el tesoro del Parque Natural del Estrecho y su preciosa ensenada de Valdevaqueros" y agradeció que, gracias estos colectivos "podemos seguir disfrutando de ella porque lograron frenar el plan de urbanización de Valdevaqueros, con 1.400 plazas hoteleras y 350 viviendas. Gracias a su tesón

y trabajo han sabido proteger este rincón y animamos a que sigan haciéndolo".

Por su parte, Alfredo Valencia dijo que "nos queda un trabajo arduo aún pero es el momento de unirnos tofos para que Valdevaqueros sea patrimonio de la Península Ibérica y no de unos pocos. A los amigos de lo ajeno, a los amantes del ladrillo y a los políticos y concejales del trinque: ¡Valdevaqueros no se toca! Aprovecharon la ocasión, igualmente, para homenajear a "Fernando Melero, un socialista que siempre se opuso a su grupo y defendió Valdevaqueros. Falleció el año pasado y este reconocimiento irá a su familia".

En quinto lugar, el reconocimiento fue para Salvamento Marítimo. Montse Sánchez, de la Asociación Caminando Fronteras fue la encargada de dar el premio a Manuel Capa. Sánchez expuso que "Salvamento Marítimo no para y ahora mismo -en el momento del acto de entrega- están buscando a doce personas en el mar. Están para esas personas desesperadas que intentan cruzar a este lado tengan un derecho a la vida y que también se cumpla en el mar. Acertadísimo este premio en estos tiempos donde se decide quien vive y quien muere" y pidió "más medios en el mar".

Capa dijo que "lo recojo en nombre de tofos los compañeros y compañeras. Ahora mismo están en el mar buscando pateras. Somos un servicio público y nos queremos que nos privaticen ni nos militaricen. Nosotros estamos para cualquier problema que surja en el mar" y que "muchos nos reconocen porque ayudamos a los inmigrantes pero para nosotros son náufragos" y finalizó con un "fuera la Guardia Civil a bordo de nuestros barcos".

Jara León Fernández, en nombre de la Asociación 'Marea Violeta', fue la encargada de dar la distinción al grupo de mujeres que conforman la Ayuda a Domicilio de Los Barrios.

León Fernández dijo que "queremos mostrar nuestro apoyo a todos los trabajadores que son oprimidos por el sistema capitalista pero en especial a todas las trabajadoras porque además de sufrir la misma explotación laboral son oprimidas por un sistema patriarcal, que llega a violarnos y asesinarnos. Se además eres migrante, transexual o estás radicalizada, la discriminación se multiplica. Salimos a unir nuestras fuerzas para gritar orgullosas que somos mujeres y trabajadoras y que estamos hartas de toda esta opresión y salimos a la calle para denunciar la doble carga que nos explota y oprime porque cargamos con una gran parte del trabajo productivo que mantiene el sistema capitalista, asumiendo trabajos precarios y soportando una brecha salarial que nos discrimina por ser mujer" además de "seguir cargando con la mayor parte del trabajo reproductivo y los cuidados, trabajos invisibles e invisibilizados".

Por su parte, Priscila Gavilán, del colectivo de mujeres de Ayuda a Domicilio de Los Barrios, explicó que "nuestro trabajo es de cuidados a las personas y de apoyo a familiares, un trabajo que debería ser reconocido por la administración, que no nos valora, pues tratamos con seres humanos a quienes acompañamos y ayudamos en sus últimos días de vida. Nosotras damos lo mejor para paliar, afrontar y mejorar el bienestar de nuestros mayores cuando sus familiares no pueden atenderlos. Trabajamos duro, con contratos precarios y jornadas reducidas. Es duro y requiere un gran esfuerzo físico que a veces requiere de un gran esfuerzo físico y acabamos con dolencias musculares y de huesos. A otras nos afecta psicológicamente debido al estrés. Queremos que se nos reconozcan nuestros derechos, nuestras enfermedades profesionales, que nos den material y equipo de trabajo, que se nos reduzcan esas horas complementarias y se incluyan en nuestros contratos para que coticen y tengamos en el futuro mejores pensiones".

Por último, el presidente del Ateneo José Román, Juan Emilio Ríos Vera, entregó la placa conmemorativa a la Plataforma de Afectados por la Hipoteca.

Ríos Vera comentó que "hace unos días estaba en este mismo escenario realizando el pregón de la Feria del Libro. Ahora estoy aquí con más ilusión si cabe por poder entregar este reconocimiento a unas personas que están evitando desahucios. Porque aunque no salgan en prensa, ya sabemos que los medios son selectivos y cuando una notica es rutina ya no es noticia, pero siguen habiendo desahucios cada día".

Al grito de "Se nota, se siente, la PAH está presente" comenzó a hablar el colectivo quién reiteró que "aunque no salimos en los medios, nosotros estamos trabajando cada día. Los bancos tienen cerradas muchas viviendas que deberían estar a disposición de la gente que lo necesitan. Las administraciones son las primeras que deberían preocuparse porque no haya familias en la calle con niños pequeños" y alentó a que "sigamos haciendo desobediencia civil y seguiremos en la calle pelando por nuestros derechos porque tenemos, como dice el artículo 47 de la Constitución Española, a una vivienda justa y pedimos a los poderes públicos que de una vez por todas tengan un parque público de viviendas" y que "en estos juzgados de Algeciras siguen habiendo desahucios sin haber alternativas habitacional a las familias que se encuentran en la calle, sin saber dónde van a vivir"

Por otro lado, a la conclusión de dicho acto de reconocimiento a los colectivos y profesionales ante mencionados, se llevó a cabo

una concentración delante de Fremap -junto a Hacienda-, en la que se homenajeó a todos aquellos trabajadores y trabajadoras que han fallecido o han resultado heridos este año mientras realizaban sus tareas.

Miguel Montenegro, secretario general de CGT en Andalucía, dijo que "según las estadísticas, hoy han vuelto a fallecer dos personas en su puesto de trabajo. Desde CGT Andalucía, hoy hemos organizado 14 actos en los que denunciamos ante las mutuas la actuaciones de estas empresas que no tienen escrúpulos y que están conformadas por mercenarios de la medicina e incluso no respetan los mínimos derechos a ponerse enfermos de los trabajadores y trabajadoras. Denunciamos las muertes 'en el tajo' y a las mutuas y la ley de mutuas del Gobierno del PP que el PSOE sigue aplicando sin escrúpulos".

SER

CGT reconoce a colectivos de la comarca

Realiza una concentración reivindicativa a las puertas de FREMAP

Algeciras 01/05/2019 - 13:20 h.

El sindicato CGT ha aprovechado este 1 de mayo para reconocer la labor que colectivos sociales y profesionales han venido realizando a lo largo de los años. La plataforma de afectados por Hipotecas, PAH, Salvamento Marítimo, Plataforma Salvemos Valdevaqueros y Valdevaqueros natural y Radio Taxi Algeciras entre otros, son reconocidos en una fiesta que comenzaba a las 12:00 en la plaza Alta de Algeciras.

Miles de acciones, de actos han protagonizado los colectivos sociales y entidades y CGT ha querido reconocerlos como muestra de agradecimiento por "lo mucho que hacen, por sus desvelos, sinsabores y por tanta esperanza y lucha hecha realidades".

El secretario general de CGT en Andalucía, Miguel Montenegro, ha explicado en Hoy por hoy Campo de Gibraltar que era el momento de resaltar la labor de estos colectivos en este 1 de mayo.

Antonio Muñoz y Alfredo Valencia, de la plataforma Salvemos Valdevaqueros, han resumido estos años de lucha contra las edificaciones en Valdevaqueros e insisten en que todo ha comenzado de nuevo pero que no están dispuestos a tirar la toalla. Los ecologistas insisten en que "corren malos vientos para Tarifa porque se ha activado la economía del ladrillo".

Desde Radio Taxi Algeciras, Ignacio Castro, ha indicado la situación que vive el sector y ha agradecido este reconocimiento a CGT.

Posteriormente se han concentrado a las puertas de FREMAP, explican que en reconocimiento a las 2 personas muertas por día por accidentes laborales en 2018.

EL PAÍS
EL PERIÓDICO GLOBAL

Marruecos contiene la inmigración irregular hacia España

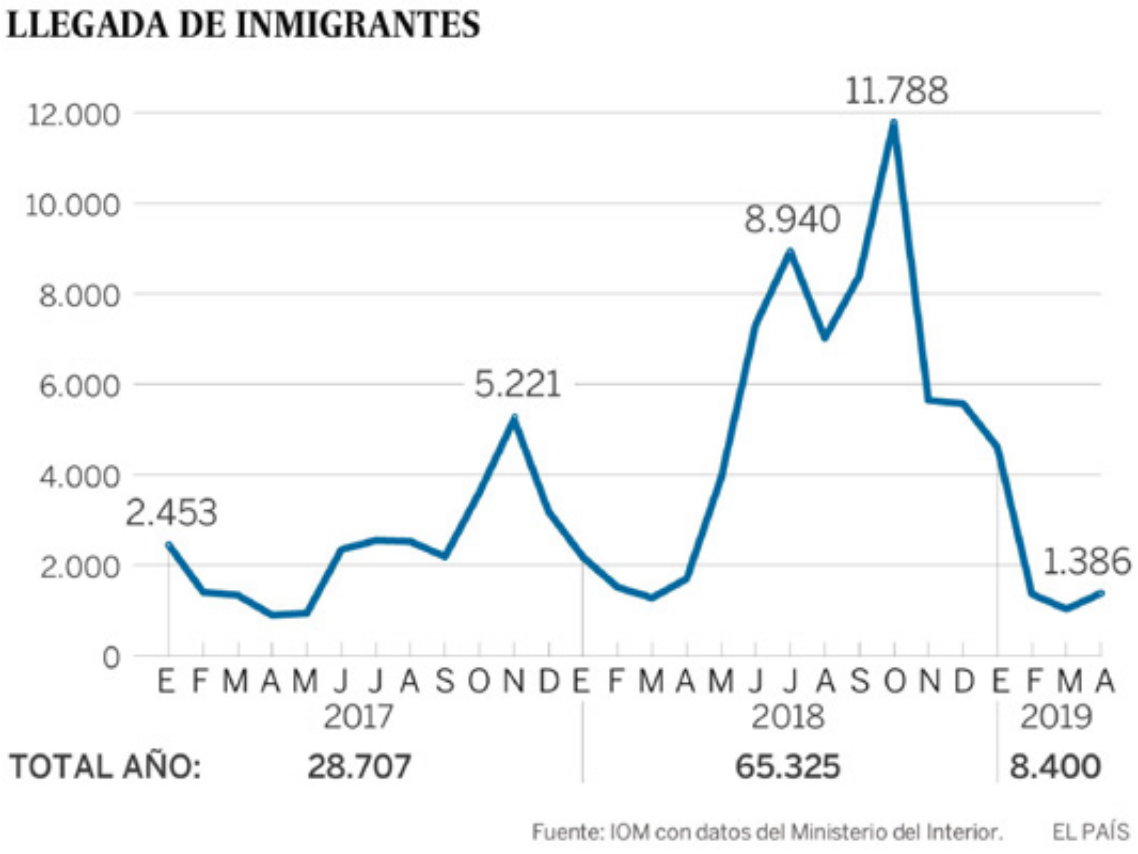
Los marroquíes han desplegado agentes para reforzar la lucha contra las mafias, frenar las salidas por mar y han empleado a la Marina Real en los rescates en altamar.

Madrid, 30 abril 2019 - 22:14h.

Hace tres meses que las autoridades españolas observan con alivio las cifras de inmigración irregular. Las entradas, una media de unas 1.200 al mes, constatan que los flujos se han reducido considerablemente desde enero y que han caído a niveles por debajo de los registrados en 2018, cuando España se convirtió en la principal puerta de Europa para la inmigración irregular. La caída, tanto en llegadas por mar como por tierra, no se explica solo por el mal tiempo, sino por el papel de Marruecos.

"La notable reducción de las llegadas a España es, en gran medida, el resultado de la colaboración entre las autoridades españolas y marroquíes", destaca un informe interno de la Comisión Europea, al que ha tenido acceso EL PAÍS. El mismo documento revela, sin citar la fuente, que los guardacostas marroquíes (Gendarmería y Marina Real) han abortado este año 2.831 salidas de inmigrantes por mar.

El cambio de actitud de Marruecos comenzó a mediados de enero, según las fuentes consultadas por este periódico. La fecha coincide con el anuncio de la visita del rey Felipe VI a Rabat que, finalmente, se celebró el 13 de febrero. En aquel viaje, el monarca pidió a Mohamed VI que fuese "más allá" en el control de la inmigración irregular.



Desde entonces los marroquíes han desplegado agentes para reforzar la lucha contra las mafias, frenar las salidas por mar y han empleado a la Marina Real y la Gendarmería en los rescates en alta mar. Si en 2018, un tercio de los migrantes eran rescatados por Salvamento Marítimo en aguas de responsabilidad marroquí, fuentes conocedoras de las dinámicas en la frontera sur aseguran que ahora los guardacostas de Marruecos rescatan tanto como los de España.

Esta nueva situación ha generado malestar en un sector de los trabajadores de Salvamento Marítimo. El interés de las autoridades españolas en que Marruecos asuma los rescates en su zona de responsabilidad, lleva a las embarcaciones españolas a acudir a las llamadas de auxilio, pero en vez de rescatar, se limitan a custodiar la patera en apuros hasta la llegada de los guardacostas del país vecino. "Con estas órdenes, hacen tiempo para que la guardia costera marroquí alcance esas embarcaciones, se encarguen del rescate

y las cifras no contabilicen para España", ha denunciado CGT, el sindicato mayoritario de la flota.

Reducido el número de rescates, Salvamento Marítimo prescinde a partir de este miércoles de una tercera tripulación que ejercía de refuerzo en las embarcaciones de Tarifa y Almería. La tripulación extra fue incorporada ante el pico de llegadas del verano que llevó a la entidad a declarar situación de emergencia. Los tripulantes han criticado la decisión por obligarles a volver a guardias "extenuantes", mientras que Salvamento Marítimo mantiene que "los datos actuales de actividad no justifican el mantenimiento de estos refuerzos".

Denuncia de abusos

El acuerdo de asociación agrícola y el de pesca firmados por la UE y Rabat y la inyección europea de 140 millones de euros para contener los flujos migratorios han sido también claves para impulsar la colaboración marroquí. "El reconocimiento explícito y el apoyo dado a Marruecos, tanto por España como por la Comisión Europea, son la base de la tendencia a la baja de las llegadas", refleja otro documento interno de la UE.

Las Fuerzas de Seguridad españolas consideran la proactividad de Marruecos la herramienta más efectiva para contener a los migrantes. Los acuerdos de devolución de marroquíes y subsaharianos son también elogiados como un "factor de disuasión".

Esta colaboración tiene, sin embargo, su otra cara. Diversas ONG, como el Grupo Antirracista de Acompañamiento y Defensa de Extranjeros y Migrantes (Gadem), denuncian hace años las prácticas de los agentes marroquíes para disuadir a los migrantes de partir. Estas incluyen redadas, desalojos y traslados forzosos a la frontera sur del país. Un estudio reciente del Centro Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) reveló que un 52% de los inmigrantes que denuncian abusos tras llegar a España señala a la policía o a otras fuerzas del orden marroquíes.

EXTRAConfidencial.com

El Gobierno de Sánchez "maquilla" los datos de los rescates de migrantes para justificar un importante recorte de profesionales en Salvamento Marítimo

El sindicato CGT denuncia el mayor recorte de efectivos humanos de las tripulaciones de Sasemar en Alborán y del Estrecho de Gibraltar antes del verano. También asegura que el número de llegada de personas a las costas españolas no ha descendido y acusa al Ejecutivo socialista de jugar con la vida de náufragos y trabajadores.

Mayo 7, 2019

La Confederación General del Trabajo (CGT), ha mostrado su rechazo a la nueva medida tomada por el Gobierno de Pedro Sánchez consistente en la retirada de efectivos humanos en las embarcaciones de rescate de las zonas del Estrecho de Gibraltar y el Mar de Alborán. Para este sindicato esta decisión no tiene sentido en la época del año en la que nos encontramos cuando en breve, y como ya ocurriera el año pasado, comenzarán a llegar más personas a nuestras costas a través del Mediterráneo.

La decisión de retirar la 3ª tripulación de refuerzo, según las mismas fuentes, incidirá negativamente tanto en las plantillas como en las personas auxiliadas, puesto que estos trabajadores pasarán a realizar turnos de 24 horas y 7 días seguidos. "La vida de los trabajadores corre peligro y su labor en el medio marino pierde eficacia cuando lo que están en juego son vidas humanas", aseguran desde la CGT.

Objetivo del "brutal recorte": reducir inmigración

Este "brutal recorte" obedece a una estrategia política que el Gobierno ha puesto en marcha con el objetivo de reducir la inmigración. Los dispositivos de rescate son obligados a "aguantar" en algún punto del mar tras el aviso de pateras para que sean estas las que lleguen hasta las embarcaciones de rescate y no al revés, como se ha venido haciendo hasta ahora. Con estas órdenes, las embarcaciones de Salvamento Marítimo hacen tiempo para que la Guardia Costera de Marruecos alcance esas embarcaciones de migrantes y sea este cuerpo el encargado de realizar esos rescates y no Sasemar, y por lo tanto no contabilice para España.

CGT, además, insiste en que la Guardia Costera de Marruecos tiene pocos recursos y una experiencia limitada en cuanto a la salvaguarda de la vida humana en la mar, que repercute en la seguridad de quienes se juegan la vida cruzando el estrecho. Y ponen como ejemplo que, solo en el mes de abril, los trabajadores de Salvamento Marítimo han rescatado en Tarifa a 197 personas pero que no han podido atender a 10 o 12 pateras por el cambio de protocolo establecido por el Gobierno español, cuyo principal objetivo es "bajar" las cifras sobre los rescates a cualquier precio.

Otros Puertos, desprotegidos

La Confederación General de Trabajadores también hace referencia a una queja generalizada existente entre las plantillas de Sasemar en relación con la labor que realizan conjuntamente con la Guardia Civil. Explican que son los efectivos de la Guardia Civil los

que tienen que dar apoyo a los de Sasemar y no al contrario, puesto que hasta el momento -y por orden del mando único-, se están utilizando los medios de Salvamento Marítimo para trasladar a las personas migrantes a puertos que no son los más cercanos pero que son los que más conviene a este cuerpo policial. Y esto conlleva a que. el hecho de tener las embarcaciones de rescate realizando este tipo de labores que no son las propias, deja a otros Puertos desprotegidos en el caso de activarse otra alerta por emergencia en la mar.

Sasemar consiente que Babcock reduzca el sueldo a sus plantillas a pesar de tener importantes ingresos

CGT denuncia que la empresa no hace públicas las cuentas a pesar de haberlas solicitado e insiste en que la reciente división empresarial obedece a una estrategia para justificar los recortes salariales.

Actualidad Redacción 10/05/2019

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha manifestado su rechazo al recorte de los sueldos de los trabajadores de la empresa alicantina Babcock, concesionaria del servicio de rescate del ente público y civil de Salvamento Marítimo.

En este sentido, CGT recalca que algunos trabajadores -como los rescatadores de Sasemar y del servicio de Gardacostas de la Xunta de Galicia- tienen unas condiciones laborales muy precarias, además de no tener asegurada su continuidad por depender de la firma de los pliegos de la contratista. Por otro lado, sus sueldos no superan los 1800 euros y los profesionales están sometidos a una formación y una serie de exigencias muy duras para poder desempeñar su labor, que requeriría de otras condiciones laborales menos precarias.

La organización anarcosindicalista también ha explicado que el malestar que esta situación ha creado entre los trabajadores, unido a la incertidumbre por su futuro, ya ha ocasionado algún accidente con resultado de baja.

Por otro lado y en relación a la opacidad que la empresa viene practicando sobre su estabilidad económica, CGT explica que Babcock se ha dividido recientemente en 2 compañías –Babcock Fleet, para mecánicos, y Babcock España, para pilotos y rescatadores- como maniobra para justificar pérdidas y poder llevar a cabo el recorte de los sueldos de sus trabajadores.

CGT recuerda que en julio de 2018, Babcock consiguió un contrato con Sasemar por valor de 180 millones de euros por un tiempo de 4 años que se traduce en un incremento del 20 millones de euros más que con el anterior contrato y el 25% de su facturación total.

En cuanto a la huelga convocada para el 13 de mayo, desde CGT indican que, al tratarse de un servicio de urgencia, la jornada de protesta tendrá un sentido simbólico puesto que los servicios mínimos que se decretarán serán del 100%, imposibilitando a sus trabajadores llevar a cabo sus reivindicaciones de forma efectiva.

Sasemar consiente que Babcock reduzca el sueldo a sus plantillas a pesar de tener importantes ingresos

CGT denuncia que la empresa no hace públicas las cuentas a pesar de haberlas solicitado e insiste en que la reciente división empresarial obedece a una estrategia para justificar los recortes salariales.

13 mayo, 2019

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha manifestado su rechazo al recorte de los sueldos de los trabajadores de la empresa alicantina Babcock, concesionaria del servicio de rescate del ente público y civil de Salvamento Marítimo.

En este sentido, CGT recalca que algunos trabajadores -como los rescatadores de Sasemar y del servicio de Gardacostas de la Xunta de Galicia- tienen unas condiciones laborales muy precarias, además de no tener asegurada su continuidad por depender de la firma de los pliegos de la contratista. Por otro lado, sus sueldos no superan los 1800 euros y los profesionales están sometidos a una formación y una serie de exigencias muy duras para poder desempeñar su labor, que requeriría de otras condiciones laborales menos precarias.

La organización anarcosindicalista también ha explicado que el malestar que esta situación ha creado entre los trabajadores, unido a la incertidumbre por su futuro, ya ha ocasionado algún accidente con resultado de baja.

Por otro lado y en relación a la opacidad que la empresa viene practicando sobre su estabilidad económica, CGT explica que Babcock se ha dividido recientemente en 2 compañías –Babcock Fleet, para mecánicos, y Babcock España, para pilotos y rescatadores- como maniobra para justificar pérdidas y poder llevar a cabo el recorte de los sueldos de sus trabajadores.

CGT recuerda que en julio de 2018, Babcock consiguió un contrato con Sasemar por valor de 180 millones de euros por un tiempo de 4 años que se traduce en un incremento del 20 millones de euros más que con el anterior contrato y el 25% de su facturación total.

En cuanto a la huelga convocada para el 13 de mayo, desde CGT indican que, al tratarse de un servicio de urgencia, la jornada de protesta tendrá un sentido simbólico puesto que los servicios mínimos que se decretarán serán del 100%, imposibilitando a sus trabajadores llevar a cabo sus reivindicaciones de forma efectiva.

Salvamento Marítimo encara la época de mayor flujo de pateras con recortes salariales, huelgas convocadas y radares estropeados

La empresa subcontratada por Salvamento Marítimo para buscar desde el aire a personas en riesgo pretende recortar un 13% los sueldos a sus empleados, que anuncian una huelga a partir del 17 de mayo.

El radar de búsqueda del avión que suele ser movilizado en casos de pateras en riesgo continúa estropeado desde hace más de un año.

Salvamento Marítimo defiende que los operativos de emergencia se desarrollarán en su totalidad a pesar de la huelga pues se consideran "servicios mínimos".

13/05/2019 - 21:40h

El verano suele ser sinónimo de un aumento de las llegadas de migrantes que arriesgan su vida en el Estrecho. Salvamento Marítimo afronta la época de mayor flujo de pateras con recortes salariales de sus equipos aéreos –subcontratados por una empresa británica–, huelgas convocadas por sus trabajadores, las denuncias de tripulaciones insuficientes en las embarcaciones de rescate y la larga avería de los radares que facilitan la búsqueda de personas en peligro en el mar.

La empresa para la que trabaja el personal que opera los aviones y helicópteros de Salvamento Marítimo quiere recortar los sueldos

a sus empleados, que anuncian protestas para las próximas semanas. La multinacional británica Babcock Mission Critical Servicies España SAU, la mayor concesionaria de servicios de emergencia aérea en España, pretende reducir el salario de sus trabajadores un 13%, según ha comunicado la empresa en una circular interna remitida a todos los empleados el pasado 2 de abril, a la que ha tenido acceso eldiario.es.

La compañía alega para esta bajada "la existencia de causas económicas, productivas y organizativas", sin dar más detalles. Este medio ha intentado ponerse en contacto por diversas vías con la empresa británica para conocer su versión, sin éxito. En respuesta a eldiario.es, Salvamento Marítimo asegura que "mantiene el contacto" con Babcock para dar seguimiento a las negociaciones y defiende que los operativos de emergencias se desarrollarán en su totalidad al considerarse servicios mínimos.

La rebaja salarial ha sido la gota que ha colmado el vaso para quienes rastrean el mar ante un naufragio, una embarcación a la deriva o la amenaza de la contaminación, según apuntan los representantes de los trabajadores a eldiario.es. Cansados de las condiciones de trabajo, todos los sindicatos representados en la empresa han convocado huelga, un escenario único en la historia de la compañía británica, a la que Salvamento Marítimo contrata sus servicios aéreos.

Las protestas convocadas coinciden con la época del año en el que, debido al buen tiempo, suele incrementarse el número de personas que tratan de llegar a las costas españolas. Mientras el mar está en calma la probabilidad de que suene el aviso de una patera en peligro, recuerdan, es más alta.

Piden una mejora de las condiciones laborales

La reducción salarial podría llegar en algunos casos "hasta el 30%", indica Esteban Sánchez del Campo, Secretario General del Sindicato Libre de Trabajadores Aéreos (SLTA). "Es una cifra del todo desmedida y no ajustada a la realidad, ya que se estima que los gerentes de la empresa se han podido subir el salario un 27%, mientras anuncian recortes de salarios a los trabajadores de un 30%".

En total, han sido convocados tres paros: uno en el área de mantenimiento, Babcock Fleet, y dos en el área operativa de vuelo, Babcook MCS. Según las organizaciones, entre las dos "se ven involucrados la totalidad de los empleados y empleadas, es decir, cerca de 2.000 puestos de trabajo en todas las bases y centros del territorio español, siendo la principales en Alicante, Madrid y Sevilla".

Los paros comenzarán de forma parcial a partir del día 17 de mayo de 2019, en el caso de los encargados de mantenimiento, y del 20 para pilotos, rescatadores e informáticos. A partir de la próxima semana, cada lunes, miércoles y viernes habrá un paro de dos horas, de 10 a 12 de la mañana. Si en junio no hay solución, se mantendrá la huelga los mismos días, pero los paros aumentarán a cuatro horas. "Continuarán endureciéndose durante todo el verano y hasta que se resuelva el conflicto", explican desde SLTA. Además de la bajada salarial, la compañía abre la puerta a otros cambios que "podrían afectar también a la jornada y distribución del tiempo de trabajo, turnos, guardias, suplencias y cobertura de incidencias".

Las organizaciones se han reunido con Babcock MCS mediante el Servicio Interconfederal de Mediación y Arbitraje (SIMA), que obliga a la empresa a sentarse con estos colectivos. Entre ellos están el Sindicato Libre de Trabajadores Áreos (SLTA), FSC Sector Aéreo Estatal-Comisiones Obreras (CCOO), la Federación de Servicios, Movilidad y Consumo- Unión General de Trabajadores (FeSMC-UGT Sindicato Sectorial Aéreo) y la Federación de Transportes, Comunicación y Mar de la Confederación General de Trabajadores (FeTyC CGT).

Los trabajadores explican que el resultado de las reuniones ha sido un "desacuerdo constante" con la empresa. Entre la petición principal de los sindicatos está evitar esa rebaja de sueldo, pero también "la mejora de condiciones laborales que ponen en riesgo en muchas ocasiones la vida de los propios trabajadores", señala Sánchez del Campo. De esta forma, según apuntan los representantes de los empleados, la falta de un acuerdo hasta el momento "pone en peligro la campaña de verano de prevención y lucha contra incendios forestales y la prestación de servicios esenciales para la comunidad como son los servicios de emergencias y protección civil".

Las consecuencias también se dejarán notar en las labores de Salvamento Marítimo, aunque no de forma directa. Según indica el secretario general de LSTA y confirman fuentes de la institución dependiente de Fomento, los empleados de este sector tendrán que cumplir al 100% con los servicios mínimos de la empresa, tal y como recoge en el Real Decreto 508/2002, por el que se garantiza la prestación de servicios esenciales en la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima en situaciones de huelga. De acuerdo con este decreto, los buques, embarcaciones y unidades aéreas que prestan el servicio público de salvamento de la vida humana en el

mar “deberán permanecer operativos en su totalidad”.

Sin embargo, la huelga de los trabajadores de mantenimiento de Babcock Fleet, que comienza a partir del 17 de mayo, y que también requiere el cumplimento de los servicios mínimos contratado por la empresa pública Sasemar, sí puede afectar al servicio de rescate porque coincide con la revisión de los ocho años del avión Sasemar 101, “que ya ha comenzado”, explica el secretario general de LSTA. “Al estar inoperativa no se considera un ‘servicio esencial’ y durante el tiempo de la huelga se podrán delegar la actividad de mantenimiento y mecánicas que requiera”, prosigue.

“La revisión suele durar unos dos meses, por lo que para mitad de junio estaría lista. Sin embargo, si la huelga se extiende, el avión no podrá realizar sus funciones de búsqueda en unas fechas donde nuestra labor es esencial para la localización de pateras. De este modo, Salvamento Marítimo se queda sin vigilancia aérea en el Mar de Alborán”, el área en la que opera el avión de rescate, sostiene Sánchez del Campo.

Preguntada por la convocatoria de huelga, la institución dependiente de Fomento informa a eldiario.es de que “no ha recibido solicitud de intermediación por parte de los colectivos sindicales, si bien mantiene un contacto constante con Babcock International España sobre este asunto”.

El secretario general del Sindicato Libre de Trabajadores Aéreos, achaca “la mala gestión” como una las razones por las que la empresa Babcock MCS ha optado por reducir los salarios a su plantilla. “Los directivos de la empresa ya han dicho que no van a recortar sus sueldos. Sin embargo, durante el último año, si se demuestra que hay pérdidas en la empresa no es por culpa de los trabajadores, sino porque no han cumplido con los plazos en los concursos públicos, en otra no han presentado la convocatoria adecuada a las características que requerían en cuanto a la especialidad sanitaria, e incluso han perdido un contrato en Galicia por presentar un helicóptero sin aire acondicionado cuando está obligado a llevarlo”.

Sin embargo, según critica CGT, “no todo han sido pérdidas”. En julio de 2018, explica, Babcock consiguió un contrato con Sasemar por valor de 180 millones de euros por un tiempo de cuatro años que se traduce en un incremento del 20 millones de euros más que con el anterior contrato y el 25% de su facturación total.

El avión Sasemar 101, todavía sin radar

Esta bajada salarial afecta directamente a los trabajadores de los helicópteros de Salvamento Marítimo que trabajan en la Frontera Sur, el Helimer 207, y al avión Sasemar 101. Este último es el mismo que desde hace más de un año realiza las búsquedas pateras sin radar, una herramienta fundamental para salvar vidas en peligro, según confirmó Salvamento Marítimo en una respuesta parlamentaria a la que tuvo acceso eldiario.es.

“De momento no se ha hecho nada y queda mucho por hacer. Seguimos buscando pateras sin radar y lo seguimos haciendo por la ventanilla, volviéndonos a casa muchas veces con la incertidumbre de dónde pasará la noche esa embarcación a la deriva y normalmente tan cargada de gente que en cualquier momento podría naufragar”, avisa Esteban Sánchez del Campo.

Salvamento Marítimo, en respuesta a eldiario.es, confirmó el 29 de marzo que “los dos radares que se encuentran en EEUU ya están reparados”, pero de momento trabajadores de Sasemar 101 recalcan que continúan sin “ese radar de búsqueda indispensable para salvar vidas”. Según la entidad de Fomento, las labores de búsqueda se pueden hacer mediante un sistema de infrarrojos, algo que rechazan los profesionales: “No se puede sustituir una herramienta por otra. El radar es vital, la cámara de infrarrojos no sirve para la búsqueda y la localización”.

La primera salida del avión para labores de rescate de una patera 101 fue el 16 de abril. Durante esta búsqueda, todo fue bien y la embarcación con 49 personas migrantes que se jugaban la vida a falta de vías seguras, fue localizada. “Todo es cuestión de suerte. Hay veces que somos capaces de localizarlas y otras que no, todo depende de la suerte, pero hay días que no tenemos esa suerte y nos tenemos que ir a casa sin encontrarla porque no hay ni hay radar, ni personal que pueda suplir los cambios”, añaden desde el sindicato.

Denuncian falta de personal

El anuncio de la rebaja salarial se une la retirada de las tripulaciones de refuerzo con las que el Gobierno dotó el pasado verano a las embarcaciones que desempeñan tareas de rescate en las zonas del estrecho de Gibraltar y el mar de Alborán. Los representantes de los trabajadores de la entidad pública estuvieron meses reclamando estos refuerzos hasta que finalmente los lograron. En julio, el ministro de Fomento, José Luis Ábalos, anunciaba la puesta en marcha de una "tercera tripulación" para evitar "la sobrecarga" de los equipos.

"Se mantenía a cuatro tripulantes en las salvamares. La gente estaba reventada de trabajar", apunta Cristian Castaño, responsable de Comisiones Obreras en Sasemar. Sin embargo, estas tripulaciones comenzaron a reducirse desde el comienzo de 2019, según explica el miembro de CCOO, que junto a CGT ya ha mostrado su rechazo a la decisión. Según apunta esta última organización, la dirección de Sasemar justifica la retirada de medios humanos "argumentando que el número de personas migrantes ha descendido durante los últimos meses".

En lo va de año, han llegado a España por vía marítima 6.623 migrantes, un 55% más con respecto al 2018, según datos del Ministerio del Interior. Sin embargo, la mayoría de entradas clandestinas se produjo durante el mes de enero, cuando 4.612 migrantes alcanzaron las costas españolas en precarias embarcaciones, informa Acnur. A partir de entonces, el flujo migratorio ha descendido de forma notable, con menos ingresos que los registrados el año anterior. En febrero, marzo y abril, las llegadas no superaron las mil personas al mes. No obstante, en los primeros días de mayo se ha empezado a vislumbrar un aumento de las entradas a España por vía marítima.

Los representantes de los trabajadores temen volver a verse "desbordados" por la falta de medios. "La inmigración no es un tema puntual, es algo estructural, y por tanto las unidades de salvamento tienen que contar con todos los medios humanos necesarios, para que cuenten con plenas garantías tanto para los trabajadores como para quienes requieren este servicio. No podemos estar esperando a vernos con el agua al cuello", insiste Castaño. "Esta decisión no tiene sentido en la época del año en la que nos encontramos cuando en breve, y como ya ocurriera el año pasado, comenzarán a llegar más personas a nuestras costas a través del Mediterráneo", recalca por su parte CGT.

Para la organización anarcosindicalista este recorte de plantilla se trata de "una estrategia política con la que el Gobierno trata de reducir la inmigración". El colectivo apunta que "las órdenes de rescate provienen ahora del mando único [de la Guardia Civil]", lo que conlleva, dicen, que "sean rescatados por la Guardia Costera de Marruecos y no por Salvamento Marítimo, como debe ser".

En esta línea, la organización insiste en que "la gendarmería marroquí tiene pocos recursos". Según ha confirmado Salvamento Marítimo a este medio, el Gobierno está trabajando en un proyecto con fondos europeos para "incrementar la capacidad de búsqueda y rescate de Marruecos" que incluye la dotación de embarcaciones y formación al país vecino. Asimismo, estas mismas fuentes apuntan que las autoridades marítimas españolas y marroquíes mantienen "reuniones operativas periódicas con el objeto de mejorar el intercambio de información en las operaciones de salvamento" entre ambos países y "conseguir fluidez en las relaciones entre los Centros de Salvamento que coordinan las emergencias".

Sin embargo, la cesión de las labores de rescate al país vecino ha sido cuestionada por varias organizaciones sociales debido al trato de Marruecos hacia los extranjeros que se encuentran en su territorio. Según un informe del Centro Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), el 48% de las personas que migraron a través de Marruecos denunciaron haber sufrido abusos en el país, especialmente en las zonas cercanas a Ceuta y Melilla, incluida la violencia física o traslados por la fuerza a zonas del sur. Un 52% de los migrantes señalaron a las fuerzas de seguridad marroquíes, por delante de delincuentes y traficantes de personas.

Según los datos de la Organización Internacional para las Migraciones (OIM), en lo que va de año se han registrado 158 muertes o desapariciones de migrantes en el mar de Alborán, tan solo desde el norte de Marruecos al sur de España, de las más de 7.000 que se han jugado la vida en patera. Organizaciones especializadas insisten en la puesta en marcha de vías seguras para llegar a Europa y evitar que estas personas arriesguen su vida en el mar.

Levante
EL MERCANTIL VALENCIANO

Trabajadores de emergencias aéreas se suman hoy a la huelga del sector por los recortes en salarios

Los sindicatos UGT, CC OO, SLTA y CGT denuncian que la empresa pretende reducir hasta un 30 % los sueldos

València 22.05.2019 | 00:03h

Los sindicatos UGT, Comisiones Obreras, SLTA y CGT han convocado hoy una jornada de huelga para todos los trabajadores pertenecientes a la empresa Babcock Mission Critical Servicies España SAU en todas sus bases y centros de trabajo. Esta firma es contratista de la Generalitat Valenciana para el servicio de helicópteros que se usan en la extinción de incendios forestales, así como para el transporte de urgencias sanitarias.

Según un comunicado firmado por los cuatro sindicatos, «pilotos, tripulantes, rescatadores, sanitarios y operadores de medios tecnológicos se han visto obligados a convocar huelga y luchar contra la dirección de la empresa BMCS España para proteger sus derechos y su salario, frente a una abusiva propuesta de reducción de entre un 13% y un 30% y evitar de esa manera la grave lesión que pretende llevar a cabo la empresa en sus derechos».

Desde el pasado lunes están realizando paros parciales y para hoy está prevista una concentración reivindicativa cerca del aeropuerto. Las protestas irán endureciéndose, según los sindicatos, «durante todo el verano y hasta que se resuelva el conflicto», por lo que puede afectar a las campañas de extinción de incendios.

Así las fuerzas sindicales advierten de que «se verán afectados entre otros los servicios que se prestan en materia de salvamento marítimo para Sasemar, las campañas de extinción de incendios comprometidas con el Ministerio de Fomento y Comunidades Autónomas y los servicios de protección civil y emergencias sanitarias y aduanas».

El Grupo Babcock, la antigua Inaer, se enfrenta «a un escenario de conflictividad único en su historia, pues todos los sindicatos con implantación en BMCS España han convocado huelga», que además se ha extendido a los técnicos de mantenimiento adscritos a otra empresa del grupo.

Según los sindicatos, hasta el momento la dirección de Babcock en España «se ha mostrado reticente a cualquier tipo de negociación y acercamiento. Tampoco se ha alcanzado acuerdo alguno en el establecimiento de los servicios mínimos». Desde los sindicatos convocantes aseguran que hah solicitado la intervención de la Administración con el objetivo de «hacer entrar en razón a la empresa cuyos principales ingresos provienen de los concursos públicos de prestación de servicios», añaden. Así, en la Comunitat esta empresa resultó adjudicataria el pasado abril de varios lotes del servicio de helicópteros de extinción y emergencias por más de 29 millones de euros.

Por su parte, la Central Sindical Independiente y de Funcionarios (CSIF), sindicato más representativo en las administraciones públicas, ha expresado su apoyo a la huelga de los trabajadores de las unidades aéreas de la filial española de Babcock. Desde el sindicato, han destacado “la arriesgada labor de estos trabajadores cada vez que despegan”, al tiempo que han pedido a todos los trabajadores de Salvamento Marítimo “que apoyen las concentraciones que se realicen en las distintas bases aéreas”.

Los trabajadores iniciaron el viernes una huelga de 27 jornadas en protesta por la rebaja salarial planteada por la compañía de reducir los salarios de los trabajadores entre un 13% y un 30%.

En este sentido, CSIF ha recordado que la fuente de financiación principal de Babcock son los concursos públicos de prestación de servicios a diferentes administraciones públicas españolas. “Por esta razón, reclamamos la Administración que tome parte en las negociaciones y medie en el conflicto”, sostienen desde el sindicato.

terç3ra INFORMACIÓN

CGT Mar y Puertos celebra una reunión estatal para revisar los Pliegos de Prescripciones de los servicios portuarios de Amarre y Practicaje

La organización anarcosindicalista espera la confirmación de expectativas que permitan unas condiciones de seguridad y mejoras laborales de los profesionales de este sector.

Actualidad Redacción 21/05/2019

El sector Mar y Puertos de la Confederación General del Trabajo (CGT) ha celebrado en la sede de Puertos del Estado (Madrid) una reunión con el fin de establecer los Pliegos de Prescripciones Particulares (PPP) de los servicios de Amarre y Practicaje.

Desde CGT consideran que la invitación por parte de Puertos del Estado puede considerarse como un gesto de transparencia por parte de esta institución, por permitir a todas las partes implicadas la oportunidad de participar.

El encuentro ha reunido a casi 50 personas de diferentes entes, empresariales y de profesionales y trabajadores del sector, y entre los temas de debate se ha tratado la revisión de las tasas de servicios portuarios, la directiva europea en cuanto a la competencia de estos servicios, la defensa de las UTE y la seguridad, la salud laboral y la formación de estos profesionales.

Por otro lado y respecto al tiempo de trabajo, desde la CGT han remarcado y aclarado que el Real Decreto 1561/95 sobre "Jornadas especiales de trabajo", no es aplicable en los empleos que se están tratando, sirviendo solamente a las plantillas que están embarcadas y que una vez que finalizan su jornada laboral no pueden abandonar el buque en el que trabajan para marcharse a casa.

ABC

España ahorra en «rescates low cost» y pone en riesgo el servicio de salvamento marítimo

La tripulación secunda una huelga tras la rebaja salarial que plantea la empresa concesionaria. Los paros afectan a la campaña antiincendios.

29/05/2019 21:48h

Las aguas andan revueltas para los más de 1.300 trabajadores (entre pilotos, mecánicos, operadores tecnológicos y rescatadores) empleados en España por la multinacional inglesa Babcock, concesionaria del Gobierno para las labores de salvamento marítimo. En nuestro país, solo la tripulación aérea está privatizada, no así los barcos, las aeronaves ni las torres de control, en manos de Sasemar, entidad adscrita al Ministerio de Fomento. Tras haber ganado en julio el contrato por 180 millones de euros para cuatro años (20 millones más que el contrato anterior), la compañía privada ultima una bajada del sueldo de su plantilla de un 13% y de un 30% en los complementos salariales, como el plus por experiencia aeronáutica, lo que ha acabado por detonar el conflicto. Los rescatadores se han plantado alegando que el servicio ya es «low cost» como para aceptar un recorte que precarice aún más sus condiciones laborales. Desde ayer y hasta el día 30 secundan una huelga a la espera de soluciones que salpican a la Administración socialista.

De hecho, el ministro de Fomento en funciones, José Luis Ábalos, ya se reunió con parte de los trabajadores tras una primera tanda de protestas, pero las elecciones provocaron un «impasse» en el litigio. El malestar, no obstante, ha ido in crescendo. «La empresa hizo un gesto, pero aplaza sine die volver a negociar», lamenta Ismael Furió, secretario de Organización de Mar y Puertos del sindicato CGT. En la mesa de negociaciones, Ignacio Martín, del sindicato de pilotos Sepla, es más optimista y espera una medida acorde con la importancia del servicio de rescate. «Tienen miedo porque nos han encontrado muy unidos en la confrontación a sus condiciones», agrega.

Privatización solo aérea

La raíz de este conflicto nace en la privatización parcial del servicio en 2012, cuando la empresa pública Sasemar saca a concurso solamente la gestión de la tripulación aérea que realiza labores de rescate. No lo hace, detalla Furió, con el resto del operativo: «Todos los aparatos, aeronaves, lanchas de rescate, los remolcadores, así como sus rescatadores y el personal de las torres de control son de Sasemar» De acuerdo con Sasemar, Babcock incorpora al contrato helicópteros adicionales, que no son propiedad de Sasemar.

El propio Furió, que está en nómina de la entidad estatal como patrón de la lancha Salvamar Pollux (actúa en la base de Valencia),

se desgañita en conversación con este diario: «Históricamente la gestión de los rescates en España es una vergüenza. A todos nos facilitaría que cada cuatro años el personal de rescate especializado no apareciese y desapareciese. Tampoco ayudan los tejemanejes de que haya una empresa pública, con un Gobierno cambiante, y sometido a las pérdidas que esgrime una compañía privada. Es un desastre».

Y pone un ejemplo ilustrativo: «En nuestro bote, vamos el patrón (cobra 2.200 euros al mes), un mecánico y un marinero. Cuando se rescata a 150 personas de una patera, lo hace uno solo en un extremo de la lancha. Es comparable a que un socorrista se ponga en el borde de la piscina a sacar a pulso a 150 personas. ¡Cómo no se van a ahogar!».

Lucha antiicendios y de transporte sanitario

«El problema es que solo se sigue el criterio económico en el concurso, algo que no sucede en otros lugares de Europa porque se prima la importancia de los rescates», lamentan fuentes de Sepla. Pero este conflicto laboral no se detiene en las operaciones en alta mar. De acuerdo con los datos de Sasemar, en 2017 fueron atendidas 36.079 personas, un 116% más que en 2016, cuando se auxilió a 17.903 personas. De hecho, los mismos helicópteros y su personal son utilizados por las consejerías autonómicas para otras labores de emergencias. Salvamento Marítimo ha matizado esta cuestión señalando que desde el último contrato los helicópteros que aporta Babcock al servicio están en exclusividad al servicio de Salvamento Marítimo y dedicados en exclusiva.

No obstante, de acuerdo con la versión de los trabajadores consultados por ABC, en Madrid, el Summa los usa para transporte sanitario; en Galicia, donde más operaciones efectúan (400-600 al año) prestan servicio de guardacostas, lucha contra incendios y vigilancia de contaminación marítima; mientras en Cantabria o Comunidad Valenciana, la nave se emplea para la cometido que urja. Todo su personal aéreo depende de la empresa inglesa (con centros técnicos en Albacete y Alicante), una de las potencias internacionales en el mantenimiento de las centrales nucleares y submarinos y sin apenas competencia.

La huelga ha paralizado las revisiones de las naves y las horas de entrenamiento, aunque se han garantizado los servicios mínimos del 100%. Según Sasemar, los servicios mínimos se han garantizado y no ha conllevado consecuencias, además se ha de preservar el servicio de mantenimiento habitual en lOs talleres centrales de la compañía.

Los sindicatos dicen que ahora está en juego la campaña antiincendios y de ahogamientos de verano. Desde CGT aseguran que seguirán movilizándose y que el malestar, unido a la incertidumbre por su futuro, ha ocasionado ya más de una baja en el servicio. «No se valora que estos trabajadores arriesgan su vida cada vez que la nave despega», dicen.

«Un helicóptero cuesta lo mismo que una UVI móvil y es mucho más eficiente en los rescates»

Ignacio Martín pilota, a sus 53 años y desde hace 21, uno de los dos helicópteros de transporte medicalizado que utiliza el Summa en Madrid. Martín es jefe de la sección sindical del Sepla y lamenta el concurso «barato» que concede la entidad Sasemar a la británica Babock. La compañía está poniendo ahora contra las cuerdas servicios esenciales como éste, subcontratado por la Consejería de Sanidad, al decidir unilateralmente recortar su sueldo. «Es innegociable. No somos caros», dice Martín a ABC. «Somos 330 pilotos para este servicio en España, un tercio de Sepla. La exigencia a los rescatadores es altísima a cambio de concursos muy bajos, con un riesgo: llevamos naves bien mantenidas, pero viejas. En países como Italia, con concursos más suculentos, se hubiesen sustituido hace una década». Según Sasemar, la flota propiedad de Sasemar tiene una antigüedad inferior a 12 años, mientras que los helicótpteros lo son de 11 años.

El comandante cobra 3.300 euros, el segundo piloto de 1.400 a 1.800, explica. En Madrid, un helicóptero cuesta lo que una UVI-móvil (1,1 millón de euros) y «es mucho más eficiente», pero este servicio se deja al albur de las pérdidas que alega una empresa privada, objeta el avezado piloto.

eldiario.es
Periodismo a pesar de todo

El personal aéreo de Salvamento Marítimo protesta contra los recortes salariales ante Fomento: “Anoche rescatamos, hoy protestamos”

Decenas de pilotos, mecánicos, técnicos y rescatadores se han concentrado esta mañana ante la sede del ministerio contra los recortes salariales que la empresa subcontratada por Salvamento Marítimo pretende aplicar.

Piden al ministro de Fomento, José Luis Ábalos, que “medie en el conflicto”, explica Esteban Sánchez del Campo, del Sindicato Libre de Trabajadores Aéreos.

MÁS INFORMACIÓN: Salvamento Marítimo encara la época de mayor flujo de pateras con recortes salariales, huelgas convocadas y radares estropeados.

07/06/2019 - 12:46h

Trabajadores de las tripulaciones aéreas de Salvamento Marítimo de toda España se han concentrado este viernes a la sede del

Ministerio de Fomento en Madrid para protestar contra el recorte salarial que la empresa adjudicataria a través de la cual están contratados, Babcock Mission Critical Servicies España SAU, pretende aplicar.

Decenas de pilotos de los helicópteros y aviones, mecánicos, técnicos de mantenimiento y rescatadores se han concentrado a partir de las 11 horas frente a las puertas del ministerio, en el Paseo de la Castellana, con bocinas y pitos y pancartas en las que se podía leer "Bajada Salarial= inseguridad". "Hoy protestamos, anoche rescatamos", han coreado los manifestantes portando helicópteros de cartón con el cartel de 'Se Vende'.

Los trabajadores reclaman a la empresa pública Sasemar y al ministro de Fomento en funciones, José Luis Ábalos, que "medie en el conflicto", explica a eldiario.es Esteban Sánchez del Campo, Secretario General del Sindicato Libre de Trabajadores Aéreos (SLTA).

"Consideramos que esta bajada salarial es gravísima. La empresa está enrocada y ni siquiera tenemos diálogo con ella, por eso pedimos a la Administración que tome cartas en el asunto", apunta el representante sindical. Junto al sindicato de pilotos, han convocado la protesta CGT, CCOO y UGT.

Manuel Capa, delegado sindical de CGT y trabajador de flota de Salvamento Marítimo, que ha ido al Paseo de la Castellana a apoyar a sus compañeros que operan los helicópteros con los que salvan vidas. "Pretenden reducirles el sueldo mientras la dirección de la empresa se sube el salario un 27%, es absurdo", responde a eldiario.es. "Queremos que la empresa tome medidas y, en un futuro, no sean subcontratados, sino que los contrate Sasemar". Los trabajadores también han recibido el respaldo de los diputados de Unidas Podemos Rafael Mayoral e Idoia Villanueva, que han acudido a la concentración.

La protesta se produce en el marco de la huelga convocada contra Babcock, la mayor concesionaria de servicios de emergencia aérea en España, el pasado mayo. Como publicó eldiario.es, la multinacional británica pretende reducir el salario de sus trabajadores un 13%. En algunos casos, esta reducción podría llegar "hasta el 30%", según Sánchez del Campo. Por este motivo, el pasado mayo se convocaron tres paros: uno en el área de mantenimiento, Babcock Fleet, y dos en el área operativa de vuelo, Babcook MCS.

Los representantes sindicales advirtieron de que los paros parciales continuarían "endureciéndose durante todo el verano [la época de mayor flujo de pateras a las costas españolas], hasta que se resuelva el conflicto". Sin embargo, Salvamento Marítimo defendió que los operativos de emergencia se iban a desarrollar en su totalidad a pesar de la huelga pues se consideran "servicios mínimos".

En una circular interna a la que tuvo acceso eldiario.es, la compañía alega para esta bajada "la existencia de causas económicas, productivas y organizativas". En respuesta a eldiario.es, Salvamento Marítimo aseguró que "mantiene el contacto" con Babcock para dar seguimiento a las negociaciones.

"De no evitar el conflicto, el servicio se enfrenta a una posible la fuga de pilotos y rescatadores y demás personal altamente especializados poniendo en riesgo la seguridad en el mar, en un momento vital para estas emergencias como es el periodo estival", critican los trabajadores, según publica Europa Press.

EXTRAConfidencial.com

Si el Gobierno de Sánchez no frena la huelga de Babcock España, que pretende rebajar los sueldos un 30%, se dejarán de salvar 10.000 vidas

10 junio 2019

Casi 11.000 misiones de emergencia sanitaria y cerca de 10.000 pacientes atendidos. Esos son los números que esgrime la empresa Babcock España -dirigida por el CEO Ángel Rodero Samaniego– en las más de 40.000 horas de vuelo practicadas en 2017 entre operaciones de extinción de incendios, misiones de búsqueda y rescate, formación y vigilancia. No hay duda, la antigua Inaer, es la compañía aeronáutica española líder en servicios de emergencia aérea y mantenimiento de aeronaves. A pesar de tener su base en Muchamiel (Alicante) y de operar íntegramente en nuestro país, su matriz Babcock International Group es de origen británico.

Las alarmas de la multinacional saltaban a mediados de mayo y no precisamente por la alerta de una nueva misión de rescate a realizar por sus profesionales. En esta ocasión quién se encontraba en estado crítico era la propia empresa ante el anuncio de que los sindicatos UGT, CC OO, SLTA y CGT convocaban una huelga para todos los trabajadores pertenecientes a la empresa Babcock Mission Critical Servicies España SAU en todas sus bases y centros de trabajo. Una decisión que engloba a pilotos, rescatadores, mecánicos, administrativos de Salvamento Marítimo, helicópteros sanitarios, incendios y Vigilancia Aduanera, entre otros. España entraba en la mayor crisis de emergencias de su historia y necesitaba un rescate inmediato.

Dos versiones distintas: Ábalos (Fomento) y Hacienda (Montero)

"Nos jugamos el tipo a diario y nuestra empresa nos lo recompensa haciéndonos responsables directos de su mala gestión", reconocía uno de los 300 pilotos que trabajan para Babcock. El principal motivo del parón es que la empresa quiere aplicar una reducción unilateral del salario del 13% al 30% que afectaría a los servicios de Vigilancia Aduanera, Salvamento Marítimo, emergencias sanitarias e incendios, servicios esenciales para el ciudadano y que requieren de altísima especialización del personal.

En medio de esta huelga, el ciudadano se encuentra totalmente desamparado. Por un lado, los pilotos de Aduanas de la Agencia Tributaria, dependiente del Ministerio de Hacienda de María Jesús Montero, dicen que no se han establecido los servicios mínimos

para ninguna de sus cuatro bases. Por otro lado, el Ministerio de Fomento de José Luis Ábalos, encargado de Salvamento Marítimo, asegura que sí ha establecido que los servicios mínimos que han de prestar sus pilotos.

Ocho días después de la convocatoria de huelga, la compañía británica sufría una caída tanto de sus ingresos como de su beneficio, situando las ventas en los 4.474,8 millones de libras esterlinas, un descenso del 4% respecto al mismo periodo del curso anterior. El beneficio antes de impuestos se hundía un 40%, hasta los 235,2 millones de libras. El resultado en bolsa no se ha hecho esperar. El precio de las acciones de Babcock se desplomaba un 9,31%, hasta las 4,6 libras por título, su nivel más bajo desde finales de 2010.

Una empresa en el punto de mira

Ha sido el sindicato de la Conferencia General de Trabajadores (CGT) el que ha denunciado una supuesta ínfima transparencia de Babcock España, que no hace públicas las cuentas. Muchos son los que ya conocen las artes oscuras de la antigua Inaer, presidida por Luis Miñano hasta 2012, quien dejó a Babcock una herencia de más de nueve millones de euros en deudas. Hace poco más de un año, la Audiencia Nacional tumbaba un recurso de la multinacional tras haberse destapado operaciones irregulares y simulaciones de préstamos de la compañía para eludir el pago de impuestos por un importe de más de seis millones de euros más otros tres millones de euros en concepto de sanción. La sentencia asegura que Inaer Aviation Spain S.L "habría simulado préstamos participativos que concedieron sus socios para financiar la adquisición de participaciones de la propia empresa". Estos hechos sucedieron en 2017 justo cuando la compañía decidió cambiar su nomenclatura, ¿acaso el cambio de imagen era parte también de una estrategia?

En Galicia, Babcock se encarga de los contratos públicos de salvamento y de operaciones contra incendios de la Xunta de Galicia, y en este territorio también ha estado en el punto de mira de los organismos controladores como el Consello de Contas debido a presuntas irregularidades y no estar al corriente de sus obligaciones fiscales, lo que pone en riesgo la operatividad de los servicios de emergencia aéreos.

Un acto premonitorio

Con la papeleta que tiene Babcock en este momento encima de la mesa, su director ejecutivo, Ángel Rodero, transmite toda la calma del mundo y continúa ejerciendo la actividad ordinaria de la empresa como si nada pasara. El pasado 30 de junio conmemoraba junto a SENER el final del programa de extensión de vida de la Tercera Escuadrilla de helicópteros AB-212 de la Armada Española. Unas aeronaves que entraron en servicio en 1974 y que ahora, 45 años después, se dejan morir justo en el momento más delicado de Babcock y cuando menos pilotos hay disponibles para emplearlos. ¿Se estará dejando morir también a Babcock?

CGT Mar y Puertos lamenta el accidente del helicóptero modelo Leonardo AW139 y advierte que la falta de inversión traerá consecuencias peores

La nave siniestrada es propiedad de Babcock Mission Critical ServicesEspaña S.A.U recién adquirido de ocasión para firmar contrato con Salvamento Marítimo.

Actualidad Redacción 13/06/2019

El Sector Mar y Puertos de la Confederación General del Trabajo (CGT) ha manifestado, a través de un comunicado, su tristeza

tras conocerse el accidente de uno de los helicopteros de Salvamento Marítimo, ocurrido en la tarde de este miércoles en Albarracin (Teruel), y en el que afortunadamente no hubo que lamentar víctimas mortales.

En este sentido, la organización anarcosindicalista también ha expresado su preocupación ante este hecho que considera, sin lugar a dudas, un accidente laboral debido a la política de privatizaciones y falta de inversiones en este ente público, y que vienen denunciando desde hace mucho tiempo.

El lamentable suceso ha tenido lugar cuando la nave siniestrada se dirigía desde Alicante a Gijón para sustituir al Helimer con base en esta ciudad, uno de los helicópteros que tiene todavía pendiente su mantenimiento. Al helicóptero se le ha parado repentinamente el motor y el piloto ha tenido que realizar un aterrizaje de emergencia.

Desde CGT recuerdan que las plantillas de Babcock, la multinacional adjudicataria de las labores de rescate y emergencias aéreas de Sasemar, llevan varias semanas protagonizando concentraciones y huelgas para protestar por las condiciones laborales en las que tienen que realizar sus tareas. Babcock España, con importantísimos ingresos económicos durante el último año, no solo pretende bajar el sueldo a los profesionales –pilotos, rescatadores, gruistas y mecánicos- hasta en un 30% sino que también, en mitad de las reivindicaciones de los trabajadores, ha tomado la decisión de subir en un 27% el de los directivos empresariales.

CGT lleva años denunciando la falta de medios humanos y materiales en Salvamento Marítimo, un organismo dependiente del Ministerio de Fomento que ha cumplido 25 años realizando una labor imprescindible en labores de salvaguarda de la vida humana en la mar y lucha contra la contaminación y protección del medio marino.

CGT ha recordado también que la falta de inversiones en servicios públicos, como Salvamento Marítimo, conlleva a precarizar las labores de estos profesionales, además de fomentar el terrorismo patronal entre quienes se juegan la vida mientras trabajan. En este sentido, desde la organización anarcosindicalista, exponen que continuarán denunciando la situación de las plantillas de este organismo y exigen al gobierno del Estado español y al ministro responsable de esta empresa pública explicaciones sobre las razones por las que no se atienden las demandas de los trabajadores a pesar de estar sobradamente demostrado que las condiciones en las que desarrollan su labor no son las más adecuadas.

eldiario.es
Periodismo a pesar de todo

Salvamento Marítimo no ha buscado a los 22 desaparecidos del último naufragio porque “sucedió en zona marroquí”

“Hemos ofrecido nuestro apoyo a las autoridades de Marruecos pero no lo han requerido”, confirman desde Salvamento Marítimo.

Interior intenta que Marruecos se encargue de un mayor número de rescates, y disminuya así la actividad de Salvamento Marítimo en la localización de pateras.

“Al final un ferry encuentra la patera y solo nos movilizan para recogerlos, cuando ya hay 22 muertos”, dice el presidente del comité de empresa de CGT en Salvamento Marítimo.

22 desaparecidos en el naufragio de una patera que se dirigía a las costas españolas.

20/06/2019 - 13:34h

Salvamento Marítimo no ha buscado a las 22 personas desaparecidas en las aguas fronterizas entre España y Marruecos porque los supervivientes fueron localizados en "zona de Salvamento y Rescate (SAR) marroquí". "Hemos ofrecido nuestro apoyo a las autoridades de Marruecos pero no lo han requerido", han afirmado fuentes de la institución dependiente de Fomento a eldiario.es. El mando único operativo, un guardia civil que coordina todas las actuaciones relacionadas con la inmigración irregular en el Estrecho, no movilizó ninguna embarcación de la institución de rescate desde la alerta recibida el pasado martes.

El ferry que cubre la línea marítima que une Motril con Alhucemas y Nador localizó este miércoles en el mar de Alborán una embarcación con 27 supervivientes a una distancia de 22 millas del Cabo Tres Forcas (zona SAR marroquí), entre los que se encontraban 24 hombres, dos mujeres y una niña de once años. Según advertía Caminando Fronteras desde el día anterior, la patera estaba ocupada por un total de 49 migrantes. 22 personas han desaparecido.

Los 27 supervivientes, que han sido trasladados a Andalucía, han asegurado que sus compañeros fallecieron durante la travesía, tras lo que lanzaron sus cadáveres al mar. En otras ocasiones, ante el conocimiento de personas desaparecidas o fallecidas en el Mediterráneo, Salvamento Marítimo ha mantenido la búsqueda con posterioridad con el objetivo de localizar a posibles desaparecidos o los cuerpos sin vida de estos.

En este caso, como el suceso ha ocurrido en zona de rescate de responsabilidad marroquí, la institución de salvamento afirma que "ha ofrecido su colaboración a Marruecos, pero no ha activado ninguno de sus recursos ante la falta de respuesta. No obstante, las mismas fuentes no han explicado por qué una Salvamar española sí fue movilizada para recoger a los 27 supervivientes localizados este miércoles por el buque "Vronskiy" a 11 millas del Cabo Tres Forcas, cuando ya habían desaparecido 22 ocupantes.

Cuando todavía no había sido localizada la barca en peligro, Salvamento Marítimo tampoco movilizó ninguna de sus embarcaciones para rastrear la zona. Solo sobrevolaron las aguas fronterizas dos aviones que no pertenecen a la institución dependiente de Fomento.

Desde la ONG Camninado Fronteras llamaron a los servicios de rescate españoles y marroquíes durante la tarde de este martes. Un avión de Frontex y otro del Ejército del Aire rastrearon la zona, afirman desde Salvamento Marítimo. Caminado Fronteras asegura que solo sobrevolaron el área coincidente con las aguas jurisdiccionales españolas.

La institución dependiente de Fomento confirma a eldiario.es que no activó ninguna embarcación porque "Marruecos no lo requirió". La ONG Caminando Fronteras lleva años cuestionando la coordinación en las labores de rescate de pateras en riesgo llevada a cabo entre las autoridades españolas y marroquíes.

"Al final solo nos movilizan cuando ya hay 22 muertos"

"Cuando hay una alerta ya no se llama a Salvamento Marítimo sino a Marruecos. Si está operativa, se llama a Salvamento", explica a eldiario.es Ismael Furio, presidente del Comité de Empresa de CGT en Salvamento Marítimo, el sindicato mayoritario de la institución. "En este caso, activaron dos aviones de instituciones militares que solo cubren la zona española, en nuestro caso podemos rastrear un área más amplia porque la zona SAR se solapa en Marruecos", asegura el trabajador de Salvamento. "Al final un ferry encuentra la patera y solo nos avisan para recogerlos, cuando ya hay 22 muertos".

El Ministerio del Interior español lleva meses dando pasos encaminados a aumentar el número de rescates llevados a cabo por Marruecos, y disminuir así la actividad de Salvamento Marítimo en la localización de pateras. El objetivo es frenar las llegadas de migrantes a España. En agosto del año pasado, el Gobierno creó la figura de un mando único operativo, un general de la Guardia Civil, para coordinar las actuaciones frente a la inmigración irregular en la zona del estrecho de Gibraltar. Con ello, las labores de Salvamento Marítimo están supeditadas a sus decisiones.

Según denuncia Caminando Fronteras, este esfuerzo se traduce en pérdidas de vidas humanas: "Si hubiese habido una mayor coordinación, estas personas podrían haber sobrevivido", aseguró este miércoles su fundadora, Helena Maleno. "Si ayer estas personas hubiesen sido de origen europeo, el avión hubiese apoyado la búsqueda aunque fuese en zona marroquí y si el avión lo hubiese apoyado, seguramente no hubiesen muerto", ha criticado la activista.

eldiario.es
Periodismo a pesar de todo

Salvamento Marítimo justifica haber abandonado la patera naufragada por estar en "zona marroquí" aunque en 2018 rescató allí a más de 16.000 personas

Salvamento Marítimo no buscó la patera naufragada este miércoles en el Mar de Alborán ni los 22 cuerpos de las personas desaparecidas.

La institución dependiente de Fomento justifica que la barca se encontraba en "zona de rescate marroquí", pero en 2018

rescató allí a 16.618 personas, según sus datos facilitados en marzo a El País.

El ministro afirmó en enero que "muchas veces" Salvamento rescataba "fuera de la zona" por "responsabilidad humanitaria".

20/06/2019 - 21:09h

Ninguna institución ha buscado los 22 cuerpos de las personas desaparecidas este miércoles en el naufragio de su patera en el Mar de Alborán. Cuando su barca aún se encontraba a la deriva en aguas fronterizas y los familiares de los ocupantes alertaban a Caminando Fronteras de su preocupación, desde Salvamento Marítimo tampoco movilizaron ninguno de sus recursos para colaborar en el rastreo porque, justifican, "estaba en zona SAR marroquí" y Marruecos no respondió a su oferta de apoyo. Sin embargo, hasta este año, la institución de rescate se adentraba en aguas de responsabilidad marroquí de forma habitual cuando había vidas en riesgo y el Estado alauí no contestaba.

Sus propios datos lo confirman. En 2018, Salvamento Marítimo rescató a 16.618 personas en pateras en riesgo localizas en la zona de Búsqueda y Rescate (SAR por sus singlas en inglés) de Marruecos, según publicó El País en marzo a partir de los datos proporcionados por la institución dependiente de Fomento en respuesta a una petición al Portal de Transparencia.

El pasado enero, el ministro de Fomento resaltó en el Congreso de los Diputados que las autoridades de rescate españolas entraban en zona SAR marroquí en numerosas ocasiones para salvar vidas en peligro por "responsabilidad humanitaria". "En el Mar de Alborán, el 70% [de los avisos] se dan desde territorio marroquí, por una ONG, avisando de que van a salir. Y por responsabilidad humanitaria, Salvamento acude, muchas veces fuera de la zona", sostuvo José Luis Ábalos. Ni Interior ni la institución de rescate aclaran a este medio qué diferencia estos casos de la última patera naufragada.

La alerta llegó por parte de la ONG Caminando Fronteras este miércoles. Las autoridades españolas movilizaron dos aviones (cada uno con turnos complementarios), uno del Ejército del Aire y otro de Frontex, por lo que ninguno formaba parte de la institución de rescate. Este jueves, el buque privado 'Vronskiy' se encontró la patera que no salió a buscar Salvamento Marítimo. Estaban a 11 millas del Cabo Tres Forcas y en ella viajaban 27 personas, entre ellas una niña. Los supervivientes no tardaron en señalar que ellos no eran todos: faltaban 22 compañeros. Fallecieron en el camino y sus cuerpos fueron arrojados al mar.

Entonces, la institución sí movilizó una de sus embarcaciones para recoger a los supervivientes localizados y activó uno de sus helicópteros para trasladar de urgencia a Almería a seis personas ante su grave estado de salud. "Al final, solo nos han avisado para recogerlos, cuando ya hay 22 muertos", ha señalado Ismael Furió, trabajador de Salvamento Marítimo y portavoz de CGT, portavoz mayoritario de la institución.

Hasta este año, por tanto, los recursos de Salvamento penetraban en numerosas ocasiones en la zona de rescate marroquí, pero no siempre. La ONG Caminando Fronteras ya viene denunciando desde hace años las deficiencias de la coordinación en materia de salvamento entre Marruecos y España, así como la falta de respuesta española ante avisos concretos de vidas en peligro ubicadas en aguas de responsabilidad marroquí.

Sin embargo, la fundadora de la organización, Helena Maleno, considera que "si la relación entre los dos países para salvar vidas ya era regular, ahora ha disminuido y se ha sistematizado". Desde su punto de vista, desde el pasado verano, "el protocolo consiste en tener menos medios" de rescate. "No los matamos, pero dejamos que se mueran", espeta la activista.

"Cuando hay una alerta ya no se llama a Salvamento Marítimo, sino a Marruecos. Si no están operativos, se llama a Salvamento", ha apuntado al respecto Furió. "En este caso, activaron dos aviones de instituciones militares que solo cubren la zona española, cuando en nuestro caso podemos rastrear un área más amplia porque la zona SAR se solapa en Marruecos", apostilla el trabajador de Salvamento.

El Ministerio del Interior español lleva meses dando pasos encaminados a aumentar el número de rescates llevados a cabo por Marruecos, y disminuir así la actividad de Salvamento Marítimo en la localización de pateras. El objetivo es frenar las llegadas de migrantes a España. En agosto del año pasado, el Gobierno creó la figura de un mando único operativo, un general de la Guardia Civil, para coordinar las actuaciones frente a la inmigración irregular en la zona del estrecho de Gibraltar. Con ello, las labores de Salvamento Marítimo están supeditadas a sus decisiones.

Fuentes oficiales de Salvamento Marítimo se limitan a insistir en que la patera en peligro se encontraba "en zona marroquí" y, a pesar de ofrecer a Marruecos su colaboración en el rescate, el país vecino no la requirió. eldiario.es ha preguntado a Interior al respecto, al tener la competencia sobre el mando único operativo encargado de coordinar todas las actuaciones relacionadas con inmigración en el Estrecho, pero el departamento de Grande-Marlaska ha solicitado a este medio dirigir las preguntas a Fomento.

Público

Las fatales consecuencias del nuevo protocolo para el rescate de migrantes de Salvamento Marítimo

Trabajadores del ente público y expertos en migraciones denuncian que la última tragedia en el mar del Alborán, con 22 migrantes desaparecidos, se debió a que los equipos de rescate españoles ya no buscan embarcaciones en aguas marroquíes. "Esto se ha convertido en un asunto de control migratorio, no de salvamento", apuntan desde CGT.

22 junio 2019

Desde que la ONG Caminando Fronteras diera el pasado martes la voz de alarma tanto a Salvamento Marítimo como a las autoridades marroquíes, una precaria embarcación neumática con 49 personas a bordo, entre ellas, una niña de once años, ya llevaba varias horas a la deriva en el Mar de Alborán.

La siguiente información que se tuvo de esta patera fue que había sido rescatada por un ferry a once millas náuticas al norte del Cabo Tres Forcas, pero ya sólo había 27 personas a bordo. El resto había fallecido tras casi dos días de odisea en los que nadie los buscó o, al menos, no como se hacía hasta hace sólo un año. Los propios supervivientes, encontrados por el ferry que cubre la línea Melilla-Motril, relataron a las autoridades cómo tuvieron que arrojar al mar los cuerpos sin vida de sus 22 compañeros de travesía.

Según informó a este medio Salvamento Marítimo ese mismo día, los únicos medios que se movilizaron para localizar la embarcación fueron un avión de Frontex y otro del Ejército del Aire, el Rescue 12A. Pero no se desplegó ningún operativo de búsqueda y rescate de Salvamento Marítimo, ni por mar ni por aire, ya que, según informaron fuentes del ente dependiente del Ministerio de Fomento, la patera se encontraba en aguas correspondientes a la zona SAR (área de búsqueda y rescate) marroquí. Esta versión, también confirmada a otros medios, especifica que se ofreció ayuda a los equipos de búsqueda marroquíes, pero que estos no contestaron. Tan sólo después de que el ferry avisara a Salvamento Marítimo de que había rescatado a los 27 supervivientes, un helicóptero del ente público acudió para trasladar a seis de los rescatados hasta un hospital de Almería, dado su grave estado de salud. El resto ni siquiera fue trasladado a puerto por Salvamento Marítimo, sino que llegaron en el mismo ferry hasta Motril.

Esta situación era impensable hasta hace sólo un año, denuncian la portavoz de Caminando Fronteras, Helena Maleno, y fuentes sindicales de Salvamento Marítimo. Según reveló recientemente el diario El País, un tercio de los migrantes rescatados por Salvamento Marítimo en 2018 estaban en aguas de responsabilidad marroquí. En concreto, 16.618 personas de las casi 50.000 rescatadas y desembarcadas en puertos españoles. Pero el protocolo ante las alertas de pateras en peligro ha cambiado, según denuncia Ismael Furió, delegado sindical en la empresa por CGT, el sindicato mayoritario en Salvamento Marítimo, aunque el ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, asegurara ayer que no no se ha cambiado la forma de rescatar.

2018 fue un año récord en la llegada de migrantes por vía marítima a España, que se convirtió en el primer puerto de entrada de la migración irregular en el Mediterráneo. La crisis de acogida del pasado verano, con jornadas en las que se rescataba a más de 1.200 personas en aguas del Estrecho y del Mar de Alborán, ocasionó un auténtico colapso con polideportivos y comisarías andaluzas desbordadas de migrantes recién rescatados. La situación llevó al presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, a reforzar las tripulaciones de rescate —tras la insistencia de los propios trabajadores— y a nombrar en agosto un mando único en los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad para "centralizar la coordinación y el seguimiento" de las actuaciones realizadas o vinculadas con la inmigración irregular. En paralelo, España ha redoblado esfuerzos para que Marruecos tome una actitud más activa a la hora de interceptar las pateras que salen de sus costas y ha presionado en la Unión Europa hasta lograr que el país alauí reciba 140 millones de euros para mejorar sus medios de control fronterizo.

Sólo se busca en aguas españolas

Desde entonces y paulatinamente, afirma Furió, los protocolos en los rescates de Salvamento Marítimo se han modificado para reducir el número de migrantes que desembarcan en un puerto español. "Ya no se hace nada sin que lo ordene el mando único, que es un cuerpo militar, dirigido por la Guardia Civil. Nosotros somos un cuerpo civil encargado de prestar auxilio en el mar, con independencia de quién sea el que está en apuros, pero ya no se mueve ninguna lancha o barco nuestro sin que lo ordene este mando", sostiene.

La tragedia del martes, esos 22 muertos que han elevado hasta los 201 el número de fallecidos o desaparecidos en la ruta española del Mediterráneo, "son una consecuencia directa del nuevo protocolo", denuncia este delegado sindical. "Las órdenes ahora son que se avisa primero a Marruecos y a la Guardia Civil. Nosotros ya sólo salimos si la patera está en aguas españolas", prosigue. "Esto se ha convertido en un asunto de control migratorio, no de salvamento", lamenta.

Para Helena Maleno, que recibe a diario avisos de los migrantes a la deriva y se encarga de alertar tanto a España como a Marruecos para que los localicen, el cambio ha sido notable respecto al 2018. Siempre denunció la mala coordinación entre las autoridades marroquíes y las españolas a la hora de localizar embarcaciones, pero ahora "hay directrices políticas de control migratorio que se trasmiten al personal de Salvamento Marítimo", apunta. La activista denuncia que "Salvamento Marítimo está siendo instrumentalizado" y que estas políticas "son las que van a imperar en Europa cada vez más", a pesar de que "nuestros servicios de rescate eran referentes en Europa y en el mundo".

"Ese protocolo hace que haya un sesgo que prioriza el control migratorio en vez de la defensa del derecho a la vida", añade. Según esta activista y periodista experta en migraciones afincada en Marruecos, los equipos de salvamento marroquíes "no tienen medios suficientes adecuados ni por mar ni por aire", insiste. "Estas tragedias se producen cuando delegamos el control migratorio en terceros países y no les apoyamos a la hora de rescatar", denuncia.

Reducción de plantillas en Salvamento Marítimo

Según Maleno, los acuerdos con Marruecos y el apoyo económico europeo están surtiendo efecto. "Hemos detectado que ha descendido el número de embarcaciones que salen desde Marruecos. Hay mucho más control policial tanto en las playas como en los bosques de Marruecos, incluso en las ciudades como Tánger o Nador. Se han reducido las salidas de personas subsaharianas, aunque no las de marroquíes", puntualiza.

Las cifras oficiales confirman esta apreciación. Hasta el 15 de junio de este año han llegados a las costas españolas 8.834 personas migrantes rescatadas de 319 pateras, frente a los 10.746 que llegaron en 463 embarcaciones en el mismo periodo de 2018, según los últimos datos del Ministerio del Interior.

Esta fue la razón que alegó el Gobierno para retirar los refuerzos de la plantilla de Salvamento. "Hace un mes que tenemos un tercio menos de trabajadores, pero es que ya eran necesarios antes de la crisis del año pasado. Ahora no hay tripulaciones que releven a personas que llevan 16 o 20 horas en el mar. Tenemos muchas veces barcos de rescate inoperativos simplemente porque no hay personal", detalla Furió. Esta situación está haciendo mella "física y psicológica" en la plantilla, sostiene. La radiografía es "dramática", según el delegado de CGT: "En Cádiz y Tarifa estamos desbordados. En Barbate, la única embarcación está inoperativa la mayor parte del tiempo y en Algeciras hay una lancha que tiene 30 años y está bastante destrozada", resume.

Silencio informativo "impuesto"

Furió también destaca el apagón informativo que, según él, también "ha impuesto" el mando único. "Ya no se informa en redes sobre los rescates de migrantes y hay problemas para conseguir cifras. También hay presiones a los trabajadores para que no hablen con la prensa. A mí mismo me han advertido duramente por mis declaraciones en medios, pero me no me importa. Esto tiene que denunciarse porque hablamos de personas que se ahogan".

Del mismo modo destaca el conflicto laboral que recientemente se desató con el personal subcontratado por Fomento con la multinacional Babcock, que pretendía reducir los salarios un 13% a los operadores aéreos. "No se bajan los sueldos pero seguimos sin reparar los radares en los aviones para localizar personas en el mar", critica. Aunque tampoco es que sirvan de mucho si los medios aéreos de la empresa no se utilizan para rescatar. "No nos movilizan apenas. Esta patera fue buscada por aviones de Frontex y del Ejército, que no pueden entrar en el espacio aéreo marroquí y nos son efectivas", destaca.

Al estilo italiano

Para la experta en migraciones del CIDOB Blanca Garcés, el Gobierno ha visto que "es más fácil evitar que los migrantes salgan que evitar que lleguen", de ahí la presión para que se financie a Marruecos. Al mismo tiempo, indica "está habiendo una externalización del rescate, lo que implica una transferencia de competencias de facto a las guardias costeras de los países del sur unido a un repliegue de los servicios de salvamento del norte", es decir, que se está haciendo con Marruecos "lo que hemos visto con Libia e Italia".

Sin embargo, explica esta experta, la reducción de llegadas será solo temporal. "Lo que vimos con las primeras medidas de control fronterizo a principios de los años fue una reducción de las llegadas, pero, a medio termino llevan a un aumento de las llegadas en otros puntos". Como ejemplo pone la instalación del Sistema Integrado de Vigilancia Exterior (SIVE) en el Estrecho y el " consecuente aumento de las llegadas de migrantes a las Islas Canarias poco después".

Pero este descenso en las llegadas no tranquiliza a los trabajadores de Salvamento Marítimo, que ven llegar el verano, la temporada con más salidas de pateras debido al buen tiempo, mientras cuentan con menos trabajadores y menos embarcaciones. "Esta situación, por desgracia, se va a repetir si no hay cambios", sentencia Furió. Para Helena Maleno, "la situación es horrible, desesperante. Es como cuando un médico no puede curar a un migrante porque no se le permite.

Helena Maleno denuncia la nueva política de Pedro Sánchez sobre pateras: «Son las medidas de Salvini, pero maquilladas»

Reconstruimos, a través de los testimonios de trabajadores de Salvamento Marítimo y Helena Maleno lo ocurrido con la patera de la que murieron 22 ocupantes.

21 junio 2019

El 14 de mayo, en La Marea informamos de las nuevas directrices del gobierno de Pedro Sánchez a Salvamento Marítimo cuando las personas náufragas sean migrantes, consistentes en no autorizar la entrada en aguas jurisdiccionales marroquíes para rescatar, aunque sepan de la existencia de pateras en peligro –un tercio de los rescates realizados en 2018 fueron en aguas alauitas–. Y cuando las pateras se encuentren en zona SAR compartida (las aguas intermedias en las que está autorizado para ambos países hacer Salvamento y Rescate, por sus siglas en inglés), en los casos en los que lo estime oportuno la Torre de Control –ahora dirigida por un mando único de la Guardia Civil–, Salvamento Marítimo deberá limitarse a 'custodiarlas' hasta que sean recogidas por los guardacostas marroquíes. Solo actuarán si vuelca o hay otro peligro inminente. Un riesgo que aumenta ante esta nueva forma de actuación teniendo en cuenta que cuando los ocupantes de una patera ven una lancha española de rescate, suelen ponerse en pie para pedir auxilio, a la vez que aumentan los nervios y las posibilidades de volcar la embarcación.

Los resultados, previsibles, los estamos viendo ya: según los 27 supervivientes de la patera rescatada ayer cuando fue encontrada por el ferry que comunica Nador con Motril, 22 migrantes murieron durante los casi dos días que pasaron en el mar.

Para reconstruir lo ocurrido durante aquellas horas hemos hablado con la defensora de derechos humanos Helena Maleno, de Caminando Fronteras, que alertó de la existencia de la patera, y con tres trabajadores de Salvamento Marítimo – dos de ellos, Manuel Capa e Ismael Sarmiento, portavoces sindicales de la CGT, y el tercero, de manera anónima–, y con el gabinete de prensa de Salvamento. Estos son los datos que hemos recapitulado.

El martes 18 de junio, Helena Maleno fue informada por parte de familiares de los ocupantes de una patera de que su embarcación había volcado. Así murieron parte de las 22 víctimas, según ha podido saber la activista, mientras sus compañeros de viaje conseguían dar la vuelta a la embarcación y volver a subirse en ella. A las 3 de la tarde aproximadamente, desde Caminando Fronteras dieron la voz de alerta a Salvamento Marítimo, a la vez que un familiar de uno de los migrantes avisaba a la Guardacostas marroquí de la patera, que había partido de Alhucemas (Marruecos) con 47 ocupantes. Según la información que nos ha facilitado Salvamento Marítimo, se informó inmediatamente a Marruecos con el objetivo de que se hiciera cargo de la misma siguiendo el Convenio Internacional sobre búsqueda y salvamento marítimo (1979) según el cual el centro responsable será el «de la zona en la que estuviera el objeto de la búsqueda según su última situación notificada». En este caso, su punto de partida marroquí. Siguiendo a rajatabla esta premisa, se sigue la nueva política de no entrar en ningún caso en aguas del país vecino.

Durante las siguientes horas, España envió dos aviones del Frontex -la agencia europea de control fronterizo– y otro del Ejército del Aire a su búsqueda exclusivamente en el área de las aguas españolas, sin éxito. Lo hicieron, según SM, porque están «dotados de tecnología de efectuar búsquedas nocturnas, para que no fuera necesario interrumpir la búsqueda durante la noche». En su respuesta a las preguntas de La Marea, exponen que no se envió el avión de Salvamento Marítimo que se encontraba más cercano, en Valencia, porque estaba «en parada anual preceptiva para mantenimiento». Hay que recordar que varias aeronaves de Salvamento Marítimo carecen de radar desde el año pasado, cuando se estropearon. De hecho, según los portavoces de la sección sindical de la CGT, las operaciones de rescate que realizaron el pasado verano, tuvieron que hacerlas examinando a través de la ventanilla. «Como en los tiempos del catalejo y el rifle», apuntillan.

También enviaron, según Salvamento Marítimo, una embarcación de la Guardia Civil y el buque Clara Campoamor en su búsqueda a las aguas españolas y SAR –llamadas comúnmente de solape con las marroquíes–, no así en las de Marruecos, porque este país

ya había confirmado que tenía constancia de la patera y había asumido la coordinación de la búsqueda en su zona, y entrar en su territorio contravendría el Convenio SAR.

En opinión de los trabajadores de Salvamento Marítimo, sus aviones, helicópteros y embarcaciones sí pueden meterse en las aguas jurisdiccionales marroquíes, de tener permiso de la torre de control, por ser un cuerpo civil y, por tanto, entenderse que está cumpliendo con el derecho del mar de atender al deber del socorro sin que eso pueda ser interpretado como injerencia en el territorio de otro país.

Sin embargo, la clave está en la interpretación que haga de este hecho el país ribereño, en este caso Marruecos. En las aguas territoriales de un país, sólo se permite el derecho de paso inofensivo, consistente en la travesía para ir de un lugar a otro o para entrar o salir de un puerto marroquí. Pero no la incursión para realizar algún tipo de actividad, salvo que se llegue a un acuerdo específico.

En este sentido, Maleno recuerda que la Guardacostas marroquí "no tiene medios aéreos" y que "la Convención internacional de Salvamento establece que la colaboración tiene que ser activa entre los dos países, pero se ha protocolarizado que actúe Marruecos, no sé si para que se pueda echar las culpas a un tercer país de las muertes, y no a las nuevas medidas que se ha impuesto el gobierno español».

Desde Salvamento Marítimo responden a La Marea que «tal y como se hace habitualmente, se ofreció a Marruecos la posibilidad de que nuestros medios aéreo realizaran también búsqueda en su zona de responsabilidad», que no fue aceptada.

Ismael Furió, portavoz de la sección sindical de la de la CGT de Salvamento Marítimo, sostiene que "nuestra razón de ser como cuerpo civil es salvar vidas, por lo que la ley internacional me permite entrar. En cambio, las patrulleras con guardia civiles son militares, lo que complica su acceso a los rescates, además de que su función es interceptar a personas sospechosas".

El artículo 14 de la ley de 1962 que regulan los salvamentos en España recoge que «la Autoridad de Marina deberá proveer siempre al salvamento de vidas humanas que se encuentren en peligro en el mar, empleando para ello todos los medios de que disponga, pudiendo a este objeto utilizar toda clase de buques y embarcaciones y ordenar a sus dotaciones la prestación del socorro, así como requerir el auxilio de las Autoridades de otros órdenes«. Incluyendo aquí también la de otros países.

Según Salvamento Marítimo, las dos embarcaciones que envió Marruecos a la búsqueda «rescataron varias pateras, las cuales se confirmó que lamentablemente no correspondían con la buscada».

Finalmente, la patera en cuestión fue encontrada por el ferry Vronsky, que cubre la ruta entre Nador y Motril, a sólo 12 millas al norte del cabo Tres Forcas, justo al límite de las aguas territoriales marroquíes y dentro de su zona SAR.

La cesantía ante los naufragios de migrantes de España

Maleno recuerda que para "un hombre que tuvo un accidente en Valencia con un kayak se movilizaron dos aviones y un helicóptero, pero para las personas que viajan en patera tardan horas en movilizar un avión, que además muchas veces son de control, no de rescate".

Maleno compara esta situación con que se "impidiese a los médicos de la Seguridad Social operar a migrantes por el hecho de serlos", y sostiene que los trabajadores de Salvamento Marítimo que se han negado a asumir este protocolo de actuación han sido cesadas de sus puestos de responsabilidad, como el jefe del centro de coordinación de este cuerpo civil en Almería, Miguel Zea, y sustituidos por "otros que sí acatan las decisiones políticas del gobierno".

"Es una pena porque si se hubiesen activado los medios más que probablemente no hubiesen muerto; y si hubiesen sido europeos, tampoco. El nuevo protocolo impuesto a Salvamento Marítimo son las medidas de Salvini, pero maquilladas. Jamás había habido un deterioro de Salvamento Marítimo como el actual. La gestión de Ana Pastor como ministra de Fomento fue impecable", explica la defensora de derechos humanos, reconocida con numerosos premios nacionales e internacionales.

De las 27 personas que sobrevivieron al naufragio, seis fueron ingresadas en el hospital de Almería por su deteriorado estado de salud. Y el resto, fueron ingresadas en el centro de detención para inmigrantes del puerto de Motril, que el Defensor del Pueblo pidió en febrero de 2018 que sea clausurado en varias ocasiones por sus condiciones incompatibles con la habitabilidad de seres humanos. En el verano de 2017, el Sindicato Unificado de Policía reclamó su cierre también porque según su comunicado, la temperatura en su interior superaba en determinados momentos del día los 47 grados.

“Nos preocupa mucho el tema de los protocolos racistas: que 27 personas que han visto morir a familiares y compañeros sean obligados a dormir en comisaría, que se les interrogue sobre temas de mafia, que se les aplique la Ley de Extranjería… En lugar de ser atendidos con un protocolo de víctimas de tragedias y que la Cruz Roja pueda atenderles psicológicamente, dice mucho”, analiza Maleno.

Y sostiene que “igual que el incremento de los controles migratorios en Ceuta y Melilla han convertido a estas ciudades en agujeros negros para los derechos humanos y la democracia, están haciendo lo mismo con las costas andaluzas. Van a haber más muertes, serán invisibilizadas, no permitirán que veamos los cuerpos ni informarán a sus familias… Y así seguirán construyendo una necrofrontera”, concluye.

Recuperamos el análisis en el que informábamos de las nuevas directrices del gobierno de Sánchez para los rescates de personas migrantes y advertíamos de sus posibles consecuencias. Desde Salvamento Marítimo niegan que «custodie embarcaciones para luego ser rescatadas por otro Estado», algo que siguen sosteniendo trabajadores y rescatadores del cuerpo civil.

laSexta

La precariedad de Salvamento Marítimo: una o dos personas para rescatar a 150 migrantes del mar

Los trabajadores de Salvamento Marítimo denuncian que en un barco de rescate solo hay una persona en cubierta, como mucho dos, para rescatar a todos los migrantes. Piden ampliar la plantilla para rebajar el estrés y distanciar las guardias de 24 horas.

Madrid, 22/06/2019

Durante un rescate en el mar se vivieron momentos de desesperación cuando decenas de migrantes, atemorizados, se abalanzaron para intentar escapar del agua. En el buque de Salvamento Marítimo solo había dos personas en cubierta.

“A día de hoy, en los barcos de Salvamento va lo que se denomina ‘tripulación mínima de seguridad’”, explica Ismael Furió, presidente del comité de empresa de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR). Esto, explica, significa que a bordo solamente va “la mínima gente legal para poder mover el barco de donde está amarrado”.

“Le diría a la gente que pensara que para sacar a esas 150 personas del agua hay una o dos personas, como mucho”, denuncia.

Los trabajadores de flota están desbordados. Denuncian que los refuerzos de tripulación que se pusieron el verano pasado se han retirado. En la zona sur del país, apenas son 80 efectivos. Un operativo, dicen, muy ineficaz, que se traduce en muertes y en trabajadores de baja psicológica.

“Eso te lo llevas tú a casa, el ir recogiendo muertos”, relata el tripulante Manuel Capa, delegado del comité de empresa de SASEMAR. “Pueden ser niños, pueden ser adultos, pero te lo llevas para casa, y cuando es continuo ese chorreo hay muchas personas que no aguantan ese nivel de estrés”, detalla.

A la escasez de personal se suman jornadas interminables. Trabajan siete días de guardias ininterrumpidas durante 24 horas y luego descansan una semana. Una ampliación de la plantilla, explican, permitiría más descansos entre los trabajadores.

“Cuando tú estás en tu casa, y a lo mejor llevas cuatro o cinco días sin dormir, la torre te llama porque hay una patera a la deriva y te dicen ‘si no puedes más no pasa nada, den el barco inoperativo y descansen’”, cuenta Furió. “El problema es que cuando una torre de control nos llama, sabemos que lo que hay ahí fuera es gente muriendo”, lamenta.

Desde el Gobierno aseguran que no han cambiado la política de rescates. Sin embargo, los trabajadores temen que con el buen tiempo aumente la llegada de migrantes y lo único que piden son más manos para salvar más vidas.

CGT comparece en el Congreso de los Diputados en defensa de los Servicios Públicos

La comisión, organizada por Unidas Podemos, ha congregado a personas trabajadoras y usuarias de Servicios Públicos en lucha.

Madrid, 26 junio 2019

La Confederación General del Trabajo (CGT) ha comparecido en el Congreso de los Diputados, en el seno de una comisión organizada por Unidas Podemos en defensa de los Servicios Públicos, y para explicar la situación por la que atraviesan estos en general y en particular el de Salvamento Marítimo.

Ismael Furió, trabajador de Sasemar y delegado de CGT, ha explicado el contexto en el que se encuentra actualmente el ente público, dependiente del Ministerio de Fomento. Según el portavoz de los anarcosindicalistas, la situación de las tripulaciones es extrema en cuanto a la precarización y la sobrecarga de esfuerzo y trabajo que soportan –debido al desmantelamiento y a la retirada de refuerzos en la Frontera Sur-. En este sentido, Furió comentó que desde el 2012 Sasemar no renueva sus tripulaciones, algo que está incidiendo en la efectividad de este servicio.

Para CGT la situación irá a peor si no se remedia la fuerza de medios materiales y humanos. En palabras de Furió: “desde aquí alertamos a todos los inspectores de trabajo que vamos a transgredir todas las leyes haciendo horas extras”, en alusión al tiempo que estos trabajadores pasan en la mar sin relevo.

CGT recalca que no están exigiendo más sueldo sino más manos para salvar más vidas sin arriesgar la de las personas que se la juegan trabajando en Salvamento Marítimo.

CGT espera que de esta iniciativa surjan futuras reuniones de trabajo encaminadas a recuperar las tripulaciones y los efectivos de refuerzos de los últimos años.

Apdha reprocha al Gobierno que renuncie al rescate de inmigrantes en el mar para que lo haga Marruecos

Junio 2019

La Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía (Apdha) y el Centro para la Defensa de los Derechos Humanos (Irídia) han denunciado la nueva estrategia de rescate en el mar del Gobierno español, que pasa por la “dejación irresponsable” del deber de salvamento de pateras a Marruecos en zona SAR (Search And Rescue) marroquí, incrementa el número de muertes en la Frontera Sur, y cuyo resultado inmediato de este cambio de estrategia, han asegurado, fue el fallecimiento el 18 de junio de 22 personas en el mar de Alborán, que no fueron rescatadas, a pesar de conocerse su situación de riesgo, por una llamada de socorro.

Pro Derechos Humanos y el Centro para la Defensa de los Derechos Humanos han explicado en un comunicado que “hasta hace pocos meses, Salvamento Marítimo realizaba rescates tanto en zona SAR española como en zona SAR marroquí, en la que actuaba sólo bajo autorización de Marruecos” para socorrer a los inmigrantes en situación de peligro.

Frente a esta práctica hasta ahora, Apdha e Irídia han argumentado que “bajo las directrices del General de la Guardia Civil del Mando Único y siguiendo la nueva estrategia del Gobierno español, tan sólo realiza rescates en zona SAR española y común” y han asegurado que tras este cambio de directriz “ahora únicamente acude al rescate de pateras una vez han sido efectivamente localizadas en el mar, por lo que ya no se realizan rastreos ni en el mar de Alborán ni en el Estrecho”.

La consecuencia es, según Manuel Capa, de la Confederación General del Trabajo (CGT) Mar y Puertos, que “ahora tardamos tres horas más en rescatarlas”, lo que conlleva un aumento en el riesgo de naufragios y, consecuentemente, en el número de muertes. Marruecos asume en exclusividad la responsabilidad de llevar a cabo la coordinación para el rescate de personas migrantes náufragas en zona SAR marroquí.

Según Manuel Capa, “existen vínculos de comunicación” entre España y Marruecos, de forma que “España informa al país socio de la existencia de una patera en sus aguas” para que Marruecos tome las medidas que considere necesarias, sin comprobar qué ocurre con la embarcación finalmente. El centro de coordinación español no entra en el procedimiento de Marruecos y “si no actúan, nadie sabe que no lo han hecho”, advierte.

La Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía y el Centro para la Defensa de los Derechos Humanos han reclamado que “se vuelva a priorizar el rescate de personas sobre cualquier otro interés” y ha apostado por la recuperación de los protocolos anteriores, “en los que Salvamento Marítimo podía acceder a zona SAR marroquí en el caso de que la Marina Royale no asumiera el rescate y las personas se encontraran en riesgo de muerte”.

“Exigimos que se permita a Salvamento Marítimo realizar la aproximación a la zona, antes de que sea localizada la patera por coordenadas, reduciendo así los tiempos de rescate. Para ello necesita los medios y el personal adecuados”, indican.

APDHA e Irídia han señalado que “cuando la prioridad pasa de salvar vidas a impedir que lleguen personas a las costas del Estado español, se produce un aumento exponencial de las muertes de seres humanos que migran por la Frontera Sur y, concretamente, en el Mar de Alborán y el Estrecho”. “Esto es lo que ha ocurrido al asumir el reparto de competencias en el rescate de vidas humanas según zonas SAR española o marroquí”, han apostillado.

Ambas organizaciones han descrito las relaciones España-Marruecos, entre ellos, la firma de acuerdos bilaterales para el control y devolución de personas migrantes, cuyo contenido no es público. Apdha ha solicitado a la Comisión Europea el acceso a dichos acuerdos, que lo ha denegado argumentando que “la garantía de confidencialidad es fundamental para que prospere este complejo ejercicio, cuyo objetivo es garantizar los intereses y los valores de la UE”.

Apdha e Irídia han relatado “tanto en Marruecos como en países europeos, entrenamientos intensivos a personal militar marroquí”, así como que “la Unión Europea (UE) ha dotado de medios de rescate y vigilancia a Marruecos”.

“No podemos normalizar que las personas mueran intentando cruzar el Estrecho”, han argumentado Apdha e Irídia, que han insistido en que la “dejación irresponsable del deber de salvamento de pateras a Marruecos es un acto que provocará aún más fallecimientos”.

EL PRIMER DIARIO DIGITAL DE CEUTA
EL PUEBLO DE CEUTA.es

APDHA reprocha que España renuncie al rescate de inmigrantes en aguas marroquíes

Junio 2019

Para dicha asociación pro derechos humanos “la nueva estrategia de rescate en el mar que está llevando a cabo el Gobierno español provoca más muertes de inmigrantes”

La Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía (APDHA) y el Centro para la Defensa de los Derechos Humanos (Irídia) denuncian que la nueva estrategia de rescate en el mar del Gobierno español, que pasa por la “dejación irresponsable” del deber de salvamento de pateras a Marruecos en zona SAR (Search And Rescue) marroquí, incrementa el número de muertes en la Frontera Sur.

El resultado inmediato de este cambio de estrategia ha sido el fallecimiento el pasado martes 18 de junio de 22 personas en el mar de Alborán, que no fueron rescatadas, a pesar de conocerse su situación de riesgo, por una llamada de socorro.

Hasta hace pocos meses, Salvamento Marítimo realizaba rescates tanto en zona SAR española como en zona SAR marroquí, en la que actuaba sólo bajo autorización de Marruecos con el objetivo de socorrer las vidas humanas en situación de peligro. Sin embargo, actualmente, y bajo las directrices del General de la Guardia Civil del Mando Único y siguiendo la nueva estrategia del Gobierno español, tan sólo realiza rescates en zona SAR española y común. Ahora únicamente acude al rescate de pateras una vez han sido efectivamente localizadas en el mar, por lo que ya no se realizan rastreos ni en el mar de Alborán ni en el Estrecho.

La consecuencia es, según Manuel Capa, de la Confederación General del Trabajo (CGT) Mar y Puertos, que “ahora tardamos tres horas más en rescatarlas”, lo que conlleva un aumento en el riesgo de naufragios y, consecuentemente, en el número de muertes. Marruecos asume en exclusividad la responsabilidad de llevar a cabo la coordinación para el rescate de personas migrantes náufragas en zona SAR marroquí. Según Manuel Capa, “existen vínculos de comunicación” entre España y Marruecos, de forma que “España informa al país socio de la existencia de una patera en sus aguas” para que Marruecos tome las medidas que considere necesarias, sin comprobar qué ocurre con la embarcación finalmente. El centro de coordinación español no entra en el procedimiento de Marruecos y “si no actúan, nadie sabe que no lo han hecho”, advierte.

Por ello, reclamamos que se vuelva a priorizar el rescate de personas sobre cualquier otro interés y para ello, que se recuperen los protocolos anteriores en los que Salvamento Marítimo podía acceder a zona SAR marroquí en el caso de que la Marina Royale no asumiera el rescate y las personas se encontraran en riesgo de muerte. Además, exigimos que se permita a Salvamento Marítimo realizar la aproximación a la zona, antes de que sea localizada la patera por coordenadas, reduciendo así los tiempos de rescate. Para ello necesita los medios y el personal adecuados, indican.

APDHA e Irídia denunciamos que cuando la prioridad pasa de salvar vidas a impedir que lleguen personas a las costas del Estado español, se produce un aumento exponencial de las muertes de seres humanos que migran por la Frontera Sur y, concretamente, en el Mar de Alborán y el Estrecho. Esto es lo que ha ocurrido al asumir el reparto de competencias en el rescate de vidas humanas según zonas SAR española o marroquí.

La relación de España con Marruecos ha vivido en los últimos seis meses una fase de gran actividad con el objetivo de “reducir un 50% la migración irregular” en palabras de la Vicepresidenta Carmen Calvo en enero de 2019. Por un lado, se han firmado acuerdos bilaterales entre el Gobierno y Marruecos para el control y devolución de personas migrantes, cuyo contenido no es público. APDHA ha solicitado el acceso a dichos acuerdos a la Comisión Europea, que lo ha denegado argumentando que “la garantía de confidencialidad es fundamental para que prospere este complejo ejercicio, cuyo objetivo es garantizar los intereses y los valores de la UE”.

También se han llevado a cabo, tanto en Marruecos como en países europeos, entrenamientos intensivos a personal militar marroquí y la Unión Europea (UE) ha dotado de medios de rescate y vigilancia a Marruecos. Así mismo, además de los 140 millones que la UE aprobó entregar a Marruecos “para luchar contra la inmigración irregular”, mediante el fondo fiduciario, se han firmado acuerdos comerciales e inversiones millonarias con el reino alauita. Estos mecanismos de colaboración también comparten los objetivos de control, detención y devolución de personas que intentan cruzar fronteras.

“No podemos normalizar que las personas mueran intentando cruzar el Estrecho”. La “dejación irresponsable” del deber de salvamento de pateras a Marruecos es un acto que provocará aún más fallecimientos.

el FARO Melilla

Salvamento avala la coordinación con Marruecos: “cumple” con el derecho internacional

Ha defendido su protocolo de actuación, ya que ha bajado un 46 % la cifra de muertos o desaparecidos registrada por este organismo

Julio 2019

Salvamento Marítimo ha afirmado este viernes que la coordinación entre España y Marruecos en las tareas de rescate está “totalmente ajustada a convenios internacionales” y ha defendido su protocolo de actuación, ya que ha bajado un 46 % la cifra de muertos o desaparecidos registrada por este organismo.

Así ha respondido Salvamento al sindicato Confederación General del Trabajo (CGT), que le ha acusado en un comunicado de permitir a la guardia marroquí “perseguir pateras en la zona SAR (por las siglas en inglés de “search” and “rescue”, búsqueda y rescate) española, una “grave maniobra resultado de los acuerdos en materia de migración entre Marruecos y el Estado español, que incumple la legislación actual y costará muchas vidas”.

En concreto, CGT Mar y Puertos ha censurado en un comunicado que en la tarde de ayer un buque de la armada marroquí se encargara del rescate de los ocupantes de una patera interceptada en el Mar de Alborán tras ordenar a una lancha de salvamento española que “se retirase de la zona”, todo ello “con el consentimiento de las patrulleras españolas y del Centro de Coordinación de Salvamento de Almería”.

Según el sindicato, esta acción “incumple toda la normativa en materia de migración y corrobora una vez más el giro que se está dando en el protocolo de actuación en relación con los rescates en Salvamento Marítimo”.

Fuentes de este organismo han explicado a Efe que la patera no se encontraba en aguas territoriales españolas, sino en aguas internacionales, “concretamente en la zona SAR de solape española y marroquí”, es decir, una zona en la que “tanto España como Marruecos deben actuar de acuerdo a convenios internacionales”, han subrayado.

Además, aclaran que la primera unidad en llegar fue la patrullera marroquí, quien procedió al rescate, con lo que, “consecuentemente, y dado que ya estaba una unidad realizando el rescate”, los medios de Salvamento permanecieron en la zona “a la distancia mínima para no entorpecer” las tareas y preparados para prestar cualquier colaboración que fuera necesaria.

“Esta coordinación entre distintas unidades y distintos centros es en la que se basa todo el sistema de salvamento mundial, y es totalmente ajustada a los convenios internacionales en vigor en la materia”, zanjan las mismas fuentes.

Con todo, Salvamento rechaza tajantemente que este protocolo de actuación esté “causando muertes”, tal y como sostienen ONG y sindicatos.

Balance del primer semestre de 2019

Y ello porque en el primer semestre de este año, el número de personas que han perdido la vida tratando de alcanzar las costas españolas ha descendido un 46 % respecto al mismo periodo de 2018 al pasar de 151 a 81. Son cifras correspondientes a las actu-

aciones de emergencias coordinadas por Salvamento Marítimo y las coordinadas por Marruecos o Argelia de las que el organismo tiene registro.

De acuerdo con la Organización Internacional para las Migraciones (OIM), hasta el pasado 3 de julio 681 personas han muerto en el Mediterráneo y, de ellas, 202 en la ruta central, 92 menos que el año pasado.

EL FORO de Ceuta

“La guardia marroquí empieza a perseguir a pateras en aguas españolas”

Julio 2019

A principios de abril, el gobierno español avisaba de una cambio en la forma de operar en el mar al sur de España. Aun sabiendo que Marruecos es país que no respeta los Derechos Humanos de muchos migrantes, España anunciaba entrenamiento y prioridad para un remodelado Salvamento Marítimo marroquí.

El Director General de la Marina Mercante, Benito Nuñez, decía que “Salvamento Marítimo seguirá salvando a personas, se ha cambiado la filosofía operativa en el sur”. Trabajadores de la CGT de Salvamento Marítimo que operan en el Mar de Alborán alertaban hace un par de días de como afecta a la práctica esta nueva “filosofía”. Según los marineros, la armada marroquí habría rescatado el jueves a una patera en aguas españolas.

La guardia marroquí les ordenó apartarse

El secretario de organización de CGT Mar y Puertos explicaba que el barco de Salvamento La Spica partió en busca de dos pateras con 110 y 12 personas a 20 kilómetros al este de la Isla de Alborán. Al intentar proceder al rescate, recibieron órdenes de un buque de la armada marroquí que había llegado antes para que se alejaran. Fue el país vecino quién rescató a las personas migrantes de la patera con más gente, frustrando así el intento de alcanzar Europa.

Desde CGT creen que estas aguas pertenecen al estado español. El sindicato es la única voz que se atreve a ser disidente con unas políticas de silencio informativo por parte de la nueva dirección de Salvamento Marítimo. Desde la llegada del PSOE a la Moncloa, las personas que intentan escapar de Marruecos y llegar a España lo tienen cada vez más difícil, jugándose cada día más la vida. En lo que llevamos de 2019, más de 10.000 personas han llegado a España, obligadas a hacerlo ilegalmente, vía marítima.

Información contrahegemónica para el cambio social

KAOSENLARED

La guardia marroquí empieza a perseguir a pateras en la zona SAR española

CGT denuncia que esta grave maniobra, resultado de los acuerdos en materia de migración entre Marruecos y el Estado español, incumple la legislación actual y costará muchas vidas.

Julio 2019

La Spica traslada a Almería a 11 personas rescatadas sobre las 14’30 p.m. en el mar de Alborán. Otra patera de 150 personas fue interceptada por la armada marroquí

La salvamar Spica, activada por aviso de patera sobre las 12 del medio día de este jueves, ha rescatado a 20 millas al noreste(zona SAR Española) de la isla de Alborán a una embarcación con 11 personas que viajaban a la deriva, después de que un avión SAR la avistara junto a otras dos.

Hasta el punto indicado, para efectuar el rescate de estas personas se han movilizado, además de la S. Spica, a la patrullera española P77 de la armada española y a la de la Guardia Civil ‘Río Miño’ con la novedad de que esta vez se han encontrado con la presencia de un buque de la armada marroquí que ha ordenado a la lancha de salvamento española que se retirase de la zona y de las pateras para llevar a cabo el rescate, logrando hacerse con las personas que viajaban en la patera de mayor envergadura,con el consentimiento de las patrulleras españolas y del CCS de Salvamento de Almería.

Desde CGT Mar y Puertos consideran que esta acción, que se ha efectuado en la tarde de hoy, incumple toda la normativa en materia de migración y corrobora una vez más el giro que se está dando en el protocolo de actuación en relación a los rescates en Salvamento Marítimo, a pesar de las declaraciones que el director general de la Marina Mercante realizara hace tan solo unos días negando

rotundamente este hecho.

Además, CGT continúa incidiendo en que este empeño del Gobierno español en modificar el funcionamiento de un ente público único en el mundo por su efectividad en la salvaguarda de la vida humana en la mar, unido a los importantes recortes que están sufriendo las tripulaciones, solo conseguirá aumentar el número de personas muertas en la mar.

EL MUNDO

Menos pateras y un 46% menos muertes de inmigrantes en el mar en lo que va de año

Salvamento Marítimo defiende la coordinación con Marruecos y niega que se esté haciendo dejación de deberes en el rescate de pateras. El número de fallecidos intentando alcanzar las costas españolas ha pasado de 151 a 81 en el primer semestre del año

Julio 2019

Salvamento Marítimo ha afirmado este viernes que la coordinación entre España y Marruecos en las tareas de rescate está "totalmente ajustada a convenios internacionales" y ha defendido su protocolo de actuación, ya que ha bajado un 46 % la cifra de muertos o desaparecidos registrada por este organismo.

Así ha respondido Salvamento al sindicato Confederación General del Trabajo (CGT), que le ha acusado en un comunicado de permitir a la guardia marroquí "perseguir pateras en la zona SAR (por las siglas en inglés de "search" and "rescue", búsqueda y rescate) española, una "grave maniobra resultado de los acuerdos en materia de migración entre Marruecos y el Estado español, que incumple la legislación actual y costará muchas vidas".

En concreto, CGT Mar y Puertos ha censurado en un comunicado que en la tarde de ayer un buque de la armada marroquí se encargara del rescate de los ocupantes de una patera interceptada en el Mar de Alborán tras ordenar a una lancha de salvamento española que "se retirase de la zona", todo ello "con el consentimiento de las patrulleras españolas y del Centro de Coordinación de Salvamento de Almería".

Según el sindicato, esta acción "incumple toda la normativa en materia de migración y corrobora una vez más el giro que se está dando en el protocolo de actuación en relación con los rescates en Salvamento Marítimo".

Fuentes de este organismo han explicado a Efe que la patera no se encontraba en aguas territoriales españolas, sino en aguas internacionales, "concretamente en la zona SAR de solape española y marroquí", es decir, una zona en la que "tanto España como Marruecos deben actuar de acuerdo a convenios internacionales", han subrayado.

Además, aclaran que la primera unidad en llegar fue la patrullera marroquí, quien procedió al rescate, con lo que, "consecuentemente, y dado que ya estaba una unidad realizando el rescate", los medios de Salvamento permanecieron en la zona "a la distancia mínima para no entorpecer" las tareas y preparados para prestar cualquier colaboración que fuera necesaria.

"Esta coordinación entre distintas unidades y distintos centros es en la que se basa todo el sistema de salvamento mundial, y es totalmente ajustada a los convenios internacionales en vigor en la materia", zanjan las mismas fuentes.

Con todo, Salvamento rechaza tajantemente que este protocolo de actuación esté "causando muertes", tal y como sostienen ONG y sindicatos.

Y ello porque en el primer semestre de este año, el número de personas que han perdido la vida tratando de alcanzar las costas españolas ha descendido un 46 % respecto al mismo periodo de 2018 al pasar de 151 a 81. Son cifras correspondientes a las actuaciones de emergencias coordinadas por Salvamento Marítimo y las coordinadas por Marruecos o Argelia de las que el organismo tiene registro.

De acuerdo con la Organización Internacional para las Migraciones (OIM), hasta el pasado 3 de julio 681 personas han muerto en el Mediterráneo y, de ellas, 202 en la ruta central, 92 menos que el año pasado.

Información contrahegemónica para el cambio social
KAOSENLARED

El «socialista» Pedro Sánchez pone precio a la vida de las personas

El Gobierno español advierte al Open Arms de que si rescata migrantes será multado con hasta 900.000 euros. La ONG lamenta que Sánchez ponga «precio a la vida de personas» y afirma que «no parará» de salvarlas. Si no le gustan mis principios, tengo otros.

Junio 2019

El Gobierno del «socialista» Pedro Sánchez ha intimadoo al buque humanitario Open Arms de que si retoma los rescates de migrantes que están a la deriva en el mar Mediterráneo será sancionado con multas de hasta 901.000 euros. Asimismo, le ha amenazado de que ordenará su regreso a puerto español «para hacer efectiva» su paralización en el caso en que acometa alguna operación de búsqueda y salvamento sin tener la autorización pertinente.

Estas serias amenazas a la Organización humanitaria han sido transmitidas, por orden expresa de Sánchez, mediante una carta enviada el pasado 27 de junio al capitán del barco, firmada por Benito Núñez Quintanilla, director general de la Marina Mercante, organismo dependiente del Ministerio de Fomento.

En la misiva, la Marina Mercante amenazó al barco con las «infracciones» que implica su «pretensión de retomar rescates», después de que la ONG decidiera poner rumbo nuevamente al Mediterráneo central para cumplir con sus funciones humanitarias y rescatar a personas que aún se encuentran a la deriva. Lo contradictorio del caso es que la ONG cuenta con la autorización de proporcionar ayuda humanitaria.

En ungiro de 180°, en materia de políticas migratorias, Sánchez abraza la línea dura de la Unión Europea. Al buque, de bandera española, le han prohibido navegar y realizar búsquedas activas en la zona SAR de salvamento y rescate del Mediterráneo central. Así se lo recuerda el Gobierno al capitán del Open Arms en la comunicación enviada, en la que también precisa que «las operaciones de salvamento que sean de carácter espontáneo u ocasional con motivo de la navegación normal del buque» estarán sujetas al cumplimiento de la normativa sobre salvamento marítimo. Es decir, si el barco durante su trayecto encuentra a personas «en peligro» en el mar, deberá asistirlas.

Asimismo, advierte de que los incumplimientos «constituirán infracciones contra la seguridad marítima o la ordenación del tráfico marítimo», que pueden sancionarse «cada una de ellas con multas de hasta 901.000 euros o 300.000 euros, respectivamente», con arreglo al texto refundido de la Ley de Puestos del Estado y la Marina Mercante. «Son multas muchísimo más altas que las de Italia».

En una rueda de prensa celebrada en el Parlamento Europeo en Estrasburgo, la jefa de misión de Proactiva Open Arms, Anabel Montes, ha denunciado que el Gobierno español «no solo da la espalda» a las ONG de salvamento de migrantes que están a la deriva en el mar, sino que las «amenaza» con multas. «El Gobierno de España está poniendo precio a la vida de estas personas, y esto no va a hacer que paremos«, ha sentenciado.

«Si tenemos que decidir entre ser cómplices de asesinato de personas o multas, nuestra decisión es muy clara (…) Preferimos ser presos antes que cómplices y no nos van a parar», ha incidido. Para Montes, «es indiferente» la cuantía de la multa que imponga España por realizar una «búsqueda activa» de personas a la deriva en la zona de salvamento y rescate del Mediterráneo central, aunque ha recalcado que las penas económicas son «muchísimo» más elevadas que las de Italia. «Lo que implica es que se pone precio a un número de vidas», ha lamentado.

AraInfo
Diario Libre d'Aragón ■ Fundau en 2010

La guardia marroquí empieza a perseguir a pateras en la zona SAR española

La Spica traslada a Almería a 11 personas rescatadas en el mar de Alborán. Otra patera de 150 personas fue interceptada por la armada marroquí. El sindicato CGT denuncia que esta "grave maniobra, resultado de los acuerdos en materia de migración entre Marruecos y el Estado español, incumple la legislación actual y costará muchas vidas".

5 julio, 2019 10.07

La salvamar Spica, activada por aviso de patera sobre las 12.00 del mediodía de este jueves, rescató a 20 millas al noreste (zona SAR española) de la isla de Alborán a una embarcación con 11 personas que viajaban a la deriva, después de que un avión SAR la avistara junto a otras dos.

Hasta el punto indicado, para efectuar el rescate de estas personas se han movilizado, además de la Spica, a la patrullera española P77 de la armada española y la de la Guardia Civil 'Río Miño' con la novedad de que esta vez se han encontrado con la presencia de un buque de la armada marroquí que ha ordenado a la lancha de salvamento española que se retirase de la zona y de las pateras para llevar a cabo el rescate, logrando hacerse con las personas que viajaban en la patera de mayor envergadura, con el consentimiento de las patrulleras españolas y del CCS de Salvamento de Almería.

[FOTO]

Desde CGT Mar y Puertos consideran que esta acción "incumple toda la normativa en materia de migración" y corrobora "una vez más" el giro que se está dando en el protocolo de actuación en relación a los rescates en Salvamento Marítimo, "a pesar de las declaraciones que el director general de la Marina Mercante realizara hace tan solo unos días negando rotundamente este hecho".

Además, CGT continúa incidiendo en que este empeño del Gobierno español en modificar el funcionamiento de un ente público único en el mundo por su efectividad en la salvaguarda de la vida humana en la mar, unido a los importantes recortes que están sufriendo las tripulaciones, solo conseguirá aumentar el número de personas muertas en la mar.

tercera INFORMACIÓN

La guardia marroquí empieza a perseguir a pateras en la zona SAR española

La Spica traslada a Almería a 11 personas rescatadas sobre las 14'30 p.m. en el mar de Alborán. Otra patera de 150 personas fue interceptada por la armada marroquí.

CGT denuncia que esta grave maniobra, resultado de los acuerdos en materia de migración entre Marruecos y el Estado español, incumple la legislación actual y costará muchas vidas.

5 julio 2019

La salvamar Spica, activada por aviso de patera sobre las 12 del medio día de este jueves, ha rescatado a 20 millas al noreste (zona SAR Española) de la isla de Alborán a una embarcación con 11 personas que viajaban a la deriva, después de que un avión SAR la avistara junto a otras dos.

Hasta el punto indicado, para efectuar el rescate de estas personas se han movilizado, además de la S. Spica, a la patrullera española P77 de la armada española y a la de la Guardia Civil 'Río Miño' con la novedad de que esta vez se han encontrado con la presencia de un buque de la armada marroquí que ha ordenado a la lancha de salvamento española que se retirase de la zona y de las pateras para llevar a cabo el rescate, logrando hacerse con las personas que viajaban en la patera de mayor envergadura,con el consentimiento de las patrulleras españolas y del CCS de Salvamento de Almería.

Desde CGT Mar y Puertos consideran que esta acción, que se ha efectuado en la tarde de hoy, incumple toda la normativa en materia de migración y corrobora una vez más el giro que se está dando en el protocolo de actuación en relación a los rescates en Salvamento Marítimo, a pesar de las declaraciones que el director general de la Marina Mercante realizara hace tan solo unos días negando rotundamente este hecho.

Además, CGT continúa incidiendo en que este empeño del Gobierno español en modificar el funcionamiento de un ente público único en el mundo por su efectividad en la salvaguarda de la vida humana en la mar, unido a los importantes recortes que están sufriendo las tripulaciones, solo conseguirá aumentar el número de personas muertas en la mar.

COPE

Salvamento avala coordinación con Marruecos: cumple con derecho internacional

Salvamento Marítimo ha afirmado este viernes que la coordinación entre España y Marruecos en las tareas de rescate está "totalmente ajustada a convenios internacionales" y ha defendido su protocolo de actuación, ya que ha bajado un 46 % la cifra de muertos o desaparecidos registrada por este organismo.,Así ha respondido Salvamento al sindicato Confederación General del Trabajo (CGT), que le ha acusado en un comunicado de permitir a la guardia marroquí "perseguir pateras en el Mediterráneo

Julio 2019

Salvamento Marítimo ha afirmado este viernes que la coordinación entre España y Marruecos en las tareas de rescate está "totalmente ajustada a convenios internacionales" y ha defendido su protocolo de actuación, ya que ha bajado un 46 % la cifra de muertos o desaparecidos registrada por este organismo.

Así ha respondido Salvamento al sindicato Confederación General del Trabajo (CGT), que le ha acusado en un comunicado de permitir a la guardia marroquí "perseguir pateras en la zona SAR (por las siglas en inglés de "search" and "rescue", búsqueda y rescate) española, una "grave maniobra resultado de los acuerdos en materia de migración entre Marruecos y el Estado español, que incumple la legislación actual y costará muchas vidas".

En concreto, CGT Mar y Puertos ha censurado en un comunicado que en la tarde de ayer un buque de la armada marroquí se encargara del rescate de los ocupantes de una patera interceptada en el Mar de Alborán tras ordenar a una lancha de salvamento española que "se retirase de la zona", todo ello "con el consentimiento de las patrulleras españolas y del Centro de Coordinación de Salvamento de Almería".

Según el sindicato, esta acción "incumple toda la normativa en materia de migración y corrobora una vez más el giro que se está dando en el protocolo de actuación en relación con los rescates en Salvamento Marítimo".

Fuentes de este organismo han explicado a Efe que la patera no se encontraba en aguas territoriales españolas, sino en aguas internacionales, "concretamente en la zona SAR de solape española y marroquí", es decir, una zona en la que "tanto España como Marruecos deben actuar de acuerdo a convenios internacionales", han subrayado.

Además, aclaran que la primera unidad en llegar fue la patrullera marroquí, quien procedió al rescate, con lo que, "consecuentemente, y dado que ya estaba una unidad realizando el rescate", los medios de Salvamento permanecieron en la zona "a la distancia mínima para no entorpecer" las tareas y preparados para prestar cualquier colaboración que fuera necesaria.

"Esta coordinación entre distintas unidades y distintos centros es en la que se basa todo el sistema de salvamento mundial, y es totalmente ajustada a los convenios internacionales en vigor en la materia", zanjan las mismas fuentes.

Con todo, Salvamento rechaza tajantemente que este protocolo de actuación esté "causando muertes", tal y como sostienen ONG y sindicatos.

Y ello porque en el primer semestre de este año, el número de personas que han perdido la vida tratando de alcanzar las costas españolas ha descendido un 46 % respecto al mismo periodo de 2018 al pasar de 151 a 81. Son cifras correspondientes a las actuaciones de emergencias coordinadas por Salvamento Marítimo y las coordinadas por Marruecos o Argelia de las que el organismo tiene registro.

De acuerdo con la Organización Internacional para las Migraciones (OIM), hasta el pasado 3 de julio 681 personas han muerto en el Mediterráneo y, de ellas, 202 en la ruta central, 92 menos que el año pasado.

Área
Diario del Campo de Gibraltar

Desciende el número de inmigrantes rescatados, aumenta la complejidad de los rescates

178 personas rescatadas este fin de semana en aguas del Estrecho de Gibraltar.

Julio 2019

Ha llegado el buen tiempo a las costas andaluzas y eso se traduce en el Estrecho de Gibraltar en el incremento de la llegada de migrantes. Desde el viernes hasta este domingo han sido 178 las personas rescatadas por Salvamento Marítimo cuando intentaban alcanzar las costas españolas. Hablamos de hombres principalmente, pero también de mujeres e incluso de bebés que cruzan el Estrecho con el sueño de una mejor vida.

Las llegadas son constantes, cada día se habla de rescates en aguas del Estrecho y del Mar de Alborán. Y no solo por mar, también por tierra. Este sábado la policía portuaria localizaba a dos menores de 15 años cuando intentaban llegar a España ocultos en un camión que iba a embarcar con destino al Puerto de Algeciras.

Los rescates, cada vez más complejos

Se espera un verano caliente. El número de llegadas es menor, pero esto no quiere decir que la situación sea más sencilla. Así lo ha explicado a Diario Área el presidente del comité de empresa de la flota de SASEMAR, Ismael Furió. «Probablemente sea un verano caliente», explica a Diario Área.

Si el verano pasado la ruta más activa era la del Estrecho, este verano el foco está puesto en el mar de Alborán, siendo una situación mucho más compleja. «Estamos hablando de gente que tiene que cruzar una distancia enorme y de embarcaciones que suelen venir muchísimos más saturadas y cada vez más precarias». Y es que se está convirtiendo en habitual el rescate de 200 personas o más cada vez. Pero la gran diferencia, reside en el tipo de rescate. «Cualquier operación es infinitamente más compleja y más larga y peligrosa en el mar de Alborán de las que se podían realizar en aguas del Estrecho.».

Furió ha aprovechado la conversión con Diario Área para denunciar que la situación ha cambiado y que «tardan horas en avisarnos, salimos a la mar con muy poca información; el dispositivo ha cambiado para peor».

europa press

Denuncian la situación “insostenible” de Salvamento Marítimo, “en mínimos” mientras aumentan los rescates

Julio 2019

Representantes de Salvamento Marítimo se han reunido, este lunes, con Unidas Podemos en el Congreso para denunciar la precariedad laboral que sufren: con una plantilla en “extinción” mientras aumenta la carga de trabajo en el Estrecho y el Mar de Alborán.

El presidente del Comité de Flota, Ismael Furió, ha explicado que, desde 2012, Salvamento Marítimo se encuentra en situación de “inestabilidad laboral”, con una flota que está “declarada a extinguir”, lo que supone que “no haya reposiciones a día de hoy” y las unidades estén en “situación de mínimos” pese al aumento de rescates.

“Esto está haciendo que la situación sea insostenible”, ha lamentado Furió ante los medios, para señalar que aún se está “complicando” más tras el nombramiento, por parte del Gobierno de Pedro Sánchez, de un mando único de la Guardia Civil que coordina todas las actuaciones en materia de inmigración. A su juicio, esto no sólo supone un problema para los trabajadores de Salvamento Marítimo, sino también repercute “en la seguridad de los que pasan por las cubiertas” de sus barcos.

Un servicio básico

Los trabajadores de este servicio público han contado con el apoyo de la diputada de Podemos Ione Belarra, y el diputado de Izquierda Unida (IU) Enrique Santiago. Este último, ha calificado la situación descrita por Furió como “preocupante” y ve “increíble” que “un servicio tan básico y fundamental para este país” como es el rescate marítimo, “no haya contratado a nadie” desde 2012, mantenga a un gran porcentaje de la plantilla en interinidad y no reponga las jubilaciones.

“Sin hablar de las condiciones de pérdida del poder adquisitivo de los salarios y unas condiciones de vida indignas cuando es un servicio publico esencial”, ha apuntado, antes de señalar que Salvamento Marítimo no sólo rescata inmigrantes, sino también se ocupa de la flota pesquera o de recreo, entre otras actividades.

También Belarra ha defendido la labor de los trabajadores de Salvamento Marítimo. “Un país digno tiene que proteger a sus trabajadores públicos que están protegiendo la vida en el mar”, ha declarado, antes de pedir al Gobierno que solucione el “nivel de precariedad” en el que “está dejando” a estas personas publicando “de una vez por todas” el convenio colectivo acordado el 18 junio.

Mientras, ha apuntado, los trabajadores tiene el compromiso de Unidad Podemos para darles “soporte” en su situación y para “reconocerles el trabajo que hacen” estos “auténticos héroes y heroínas”.

tercera INFORMACIÓN

Enrique Santiago denuncia que “empeoran las condiciones de trabajo” en Salvamento Marítimo, lo que acarrea “más peligro” para las personas y la “pérdida de eficacia en los rescates”

Unidas Podemos se reúne en el Congreso con representantes del Comité de Empresa de los/as trabajadores/as de lo que es un “servicio fundamental y básico para este país”, pero que lleva sin hacer contratos desde 2012 y que ha pasado a depender “de un Mando Único dirigido por la Guardia Civil”.

Julio 2019

Enrique Santiago, diputado de Izquierda Unida en el Grupo de Unidas Podemos, ha advertido hoy sobre la “pérdida de eficacia de los rescates” y el “grave empeoramiento de las condiciones de trabajo de los profesionales de Salvamento Marítimo”, situaciones relacionadas entre sí y que sumadas aumentan considerablemente el “peligro” de las personas que necesitan ser rescatas en el mar.

Santiago ha hecho esta valoración en los pasillos del Congreso tras encabezar la reunión mantenida esta mañana por diputados/as de Unidas Podemos con responsables del Comité de Empresa de Salvamento Marítimo, encabezados por su presidente, Ismael Furió. Al encuentro asistieron también la portavoz adjunta del grupo Ione Belarra, así como los/as diputados/as Roser Maestro, Rafa Mayoral y Aina Vidal.

El responsable federal de Justicia e Interior de IU destacó que “hemos analizado principalmente dos situaciones preocupantes”, empezando por “todo lo que tiene que ver con la pérdida de eficacia de los rescates debido a la entrada en funcionamiento del Mando

Único dirigido por un oficial de la Guardia Civil y cómo esto puede estar repercutiendo claramente en el descenso de las intervenciones, así como en el peligro para las personas que están en situación de naufragio en pateras en el mar".

"En segundo lugar -enumeró Santiago-, todo el problema relacionado con las condiciones de trabajo en Salvamento Marítimo, que son realmente preocupantes. Nos parece increíble que un servicio tan fundamental y tan básico para este país, que quizás se confunde y se piensa que está solo para atender a inmigrantes, pero no es así porque atiende también a la flota pesquera, de recreo o intervenciones de contaminación marítima, lleve desde el año 2012 sin que se haya contratado a una sola persona, mientras un buen porcentaje de trabajadores está en situación de interinidad, sin que haya reposición de las jubilaciones".

Enrique Santiago destacó que esto es así "y eso sin hablar de las situaciones de trabajo, con pérdida de poder adquisitivo de los salarios y unas condiciones de vida absolutamente indignas, cuando es un servicio público esencial".

El también secretario general del PCE indicó que habían escuchado con toda atención esta "exposición de peticiones tan detallada" por parte de los representantes de los trabajadores de Salvamento Marítimo y en los próximos días las traducirán en iniciativas parlamentarias para contribuir a buscar soluciones.

Ismael Furió, por su parte, advirtió sobre la situación de "inestabilidad laboral" que arrastran desde 2012, con "la flota completa declarada como a extinguir y sin que exista reposición alguna de las unidades".

Explicó que "a día de hoy vivimos una situación de mínimos, pese a la enorme carga de trabajo que se está viviendo tanto en Alborán como en el Estrecho", lo que la convierte en algo "insostenible".

Detalló, además, que "ahora, con la llegada del Mando Único de la Guardia Civil, todavía se nos está complicando más esta situación. Este es un problema que no solo nos repercute a nosotros como tripulantes, sino que repercute en la seguridad de cientos de miles de personas que pasan por las cubiertas de los barcos de Salvamento Marítimo todos los años".

infoLibre
información libre e independiente

Trabajadores de Salvamento Marítimo denuncian la "extinción" de su plantilla mientras aumentan los rescates en Estrecho y Alborán

Un servicio que no ha contratado a nadie desde 2012, mantiene a parte de la plantilla en interinidad y no repone las jubilaciones.

Unidas Podemos se ha reunido hoy en el Congreso con representante de Salvamento Marítimo para apoyar su causa.

Julio 2019

Representantes de Salvamento Marítimo se han reunido este lunes con Unidas Podemos en el Congreso para denunciar la precariedad laboral que sufren: con una plantilla en "extinción" mientras aumenta la carga de trabajo en el Estrecho y el Mar de Alborán, según informa Europa Press.

El presidente del Comité de Flota, Ismael Furió, ha explicado que, desde 2012, Salvamento Marítimo se encuentra en situación de "inestabilidad laboral", con una flota que está "declarada a extinguir", lo que supone que "no haya reposiciones a día de hoy" y las unidades estén en "situación de mínimos" pese al aumento de rescates.

"Esto está haciendo que la situación sea insostenible", ha lamentado Furió ante los medios, para señalar que aún se está "complicando" más tras el nombramiento, por parte del Gobierno de Pedro Sánchez, de un mando único de la Guardia Civil que coordina todas las actuaciones en materia de inmigración.

A su juicio, esto no sólo supone un problema para los trabajadores de Salvamento Marítimo, sino también repercute “en la seguridad de los que pasan por las cubiertas” de sus barcos.

Un servicio “básico”

Los trabajadores de este servicio público han contado con el apoyo de la diputada de Podemos Ione Belarra, y el diputado de Izquierda Unida (IU) Enrique Santiago.

Este último, ha calificado la situación descrita por Furió como “preocupante” y ve “increíble” que “un servicio tan básico y fundamental para este país” como es el rescate marítimo, “no haya contratado a nadie” desde 2012, mantenga a un gran porcentaje de la plantilla en interinidad y no reponga las jubilaciones.

“Sin hablar de las condiciones de pérdida del poder adquisitivo de los salarios y unas condiciones de vida indignas cuando es un servicio público esencial”, ha apuntado, antes de señalar que Salvamento Marítimo no sólo rescata inmigrantes, sino también se ocupa de la flota pesquera o de recreo, entre otras actividades.

También Belarra ha defendido la labor de los trabajadores de Salvamento Marítimo. “Un país digno tiene que proteger a sus trabajadores públicos que están protegiendo la vida en el mar”, ha declarado, antes de pedir al Gobierno que solucione el “nivel de precariedad” en el que “está dejando” a estas personas publicando “de una vez por todas” el convenio colectivo acordado el 18 junio.

Mientras, ha apuntado, los trabajadores tiene el compromiso de Unidas Podemos para darles “soporte” en su situación y para “reconocerles el trabajo que hacen” estos “auténticos héroes y heroínas”.

ALGECIRAS
alminuto.com
>AÑOS

El comité de Salvamento Marítimo denuncia que la política del Gobierno está perjudicando al Estrecho

El Comité de Empresa de Salvamento Marítimo ha denunciado este lunes en el Congreso la situación “insostenible” que arrastra el organismo desde hace años y que se ha visto agravada con la llegada del Mando Único Operativo creado por el Gobierno para hacer frente a la inmigración irregular en el estrecho de Gibraltar.

Junio 2019

“Desde 2012 estamos viviendo una situación de inestabilidad laboral, la flota completa está declarada como a extinguir, y esto hace que no exista reposición alguna de las unidades y que a día de hoy estemos en mínimos”, ha censurado el presidente del Comité de Flota, Ismael Furió, tras reunirse con representantes del Grupo Confederal Unidas-Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

Y ello pese a “la enorme carga de trabajo que estamos padeciendo tanto en Alborán como en el Estrecho”, ha añadido. El año pasado, el organismo dependiente del Ministerio de Fomento rescató a 49.688 inmigrantes, frente a los 18.937 de 2017 o los 6.719 de 2016.

Lo que ha terminado de hacer “insostenible” la situación de Salvamento, según Furió, es la llegada del Mando Único Operativo, que ostenta el general de división de la Guardia Civil Félix Blázquez.

Con la creación de esta figura a finales del pasado año, los sindicatos de Salvamento vienen denunciando la “militarización” del cuerpo. “Ésto no es solo un problema que nos va a repercutir a nosotros como tripulantes, sino que repercute en la seguridad de cientos y miles de personas que pasan por las cubiertas de los barcos de Salvamento Marítimo todos los años”, advierte.

Una circunstancia que, para el diputado de IU, Enrique Santiago, está influyendo “claramente en el descenso de las intervenciones”, poniendo en “peligro las personas que están en una situación de naufragio”, a lo que se une las “preocupantes” condiciones de trabajo de sus empleados.

“Nos parece increíble que en un servicio tan fundamental y tan básico para este país (...) no se haya contratado ni una sola persona desde 2012, que un buen porcentaje estén en interinidad y que no está habiendo reposición de las jubilaciones”, ha censurado.

Para la portavoz adjunta de Unidas Podemos, Ione Belarra, “Europa debería tomar buena nota de cómo es el salvamento marítimo español, con el que se han conseguido años con cero muertes en zonas como el mar de Alborán gracias al trabajo de trabajadoras y trabajadores públicos”.

En su opinión, el nivel de “precariedad en el que este Gobierno está dejando a estos trabajadores es insostenible”, por lo que ha urgido al Ministerio de Empleo a publicar “de una vez por todas” el convenio colectivo que firmaron el pasado 18 de junio.

El comité de Salvamento Marítimo denuncia que su situación es “insostenible”

El Comité de Empresa de Salvamento Marítimo ha denunciado este lunes en el Congreso la situación “insostenible” que arrastra el organismo desde hace años y que se ha visto agravada con la llegada del Mando Único Operativo creado por el Gobierno para hacer frente a la inmigración irregular en el estrecho de Gibraltar.,”Desde 2012 estamos viviendo una situación de inestabilidad laboral, la flota completa está declarada como a extinguir.

El Comité de Empresa de Salvamento Marítimo ha denunciado este lunes en el Congreso la situación “insostenible” que arrastra el organismo desde hace años y que se ha visto agravada con la llegada del Mando Único Operativo creado por el Gobierno para hacer frente a la inmigración irregular en el estrecho de Gibraltar.

Con la creación de esta figura a finales del pasado año, los sindicatos de Salvamento vienen denunciando la “militarización” del cuerpo. “Ésto no es solo un problema que nos va a repercutir a nosotros como tripulantes, sino que repercute en la seguridad de cientos y miles de personas que pasan por las cubiertas de los barcos de Salvamento Marítimo todos los años”, advierte.

Una circunstancia que, para el diputado de IU, Enrique Santiago, está influyendo “claramente en el descenso de las intervenciones”, poniendo en “peligro las personas que están en una situación de naufragio”, a lo que se une las “preocupantes” condiciones de trabajo de sus empleados.

“Nos parece increíble que en un servicio tan fundamental y tan básico para este país (...) no se haya contratado ni una sola persona desde 2012, que un buen porcentaje estén en interinidad y que no está habiendo reposición de las jubilaciones”, ha censurado.

Para la portavoz adjunta de Unidas Podemos, Ione Belarra, “Europa debería tomar buena nota de cómo es el salvamento marítimo español, con el que se han conseguido años con cero muertes en zonas como el mar de Alborán gracias al trabajo de trabajadoras y trabajadores públicos”.

En su opinión, el nivel de “precariedad en el que este Gobierno está dejando a estos trabajadores es insostenible”, por lo que ha urgido al Ministerio de Empleo a publicar “de una vez por todas” el convenio colectivo que firmaron el pasado 18 de junio.

Abriendo Fronteras lleva a Motril su protesta contra la política migratoria

La caravana, que continúa su periplo por ciudades de la frontera sur de Europa, participa en un encuentro con entidades benéficas

Los casi trescientos componentes de la caravana Abriendo Fronteras han estado este domingo 14 de julio en Motril, después de pasar un día antes por Granada. La localidad costera es una parada más en el periplo que siguen estos voluntarios de varios colectivos de toda España (y algunos extranjeros) por la frontera sur de Europa y que les va a llevar también a Algeciras, Tarifa o Ceuta.

En Motril, además de llevar a cabo otra acción reivindicativa, los integrantes de la caravana participaron en un encuentro con colectivos con presencia en la provincia de Granada y que se significan por su apoyo a quienes llegan en patera a la costa granadina. Así, se integró una mesa de trabajo en la que había representantes, entre otros grupos, de Emergencia Frontera Sur, Bomberos Unidos Sin Fronteras, Sasemar-Salvamento Marítimo, Red Alarma Phone, Motril Acoge, CIEsNO y Carovane Migrante.

Además, Abriendo Fronteras, tras participar el sábado por la noche en un “intercambio de experiencias de acogida solidaria” en la Ciudad de los Niños de Granada, ha recordado en una nota de prensa que Andalucía fue en 2018 la región de Europa con mayor llegada de personas migrantes, un total de 51.711.

“Esta situación saca a la luz las graves deficiencias del sistema institucional de acogida en Andalucía y en España”, ha resaltado la asociación, que ha reivindicado el papel de Granada como “ciudad de acogida” y ha vuelto a criticar las llamadas devoluciones exprés y, en general, la política migratoria de España y la Unión Europea.

A su paso por Granada, la caravana recibió el apoyo de Jemi Sánchez, que fue concejal de Asuntos Sociales en el anterior gobierno del Ayuntamiento de Granada y que dijo que, aunque el consistorio no tiene competencias en extranjería, sí la tiene en atención

social. Asimismo, la secretaria de Empleo y Política Social de Comisiones Obreras, Clara Castarnado, habló de la dificultad de inserción laboral de quienes llegan en estas condiciones a España. “No pueden demostrar ni estudios ni experiencia”, lamentó.

Diario 16
El diario de la Segunda Transición

La ‘Caravana Abriendo Fronteras’ defiende que ninguna persona es ilegal

Se han fletado cinco autobuses, donde la mayoría de las viajeras y viajeros serán “mujeres en un 70%”

Más d 300 personas han partido este pasado viernes hacia la frontera sur –Andalucía y Ceuta– , para denunciar la vulneración de derechos humanos, la criminalización de la solidaridad y el avance de los espacios neofascistas, por la aparición de partidos de extrema derecha como VOX y sus acuerdos con PP y Ciudadanos, en toda España.

El año pasado recorrieron Grecia, Melilla e Italia. Ahora la Caravana Abriendo Fronteras ha decidido que este verano hasta el domingo 21, viajará a la frontera sur de Europa pasando por Granada, Motril, Tarifa, Ceuta, Algeciras, Jerez, Sevilla y Huelva.

Se han fletado cinco autobuses donde participarán “mayoritariamente mujeres en un 70%”, han anunciado los organizadores. Vienen de Catalunya, País Valencia, Euskal Herria, Cantabria, Madrid, Aragón, Castilla-León, Salamanca, Islas Baleares y la propia Andalucía.

En esta ocasión la caravana tiene carácter internacional, “producto de las redes y alianzas que hemos ido tejiendo estos años, y participarán, entre otras organizaciones que desarrollan su labor en la frontera sur, integrantes de la organización italiana Carovane Migranti”.

La explotación de decenas de miles de personas migrantes, especialmente mujeres, en los campos andaluces ha sido uno de los motivos de elección de este destino. Andalucía se ha convertido en la región de Europa con mayor número de llegadas de personas migrantes y esto ha provocado un aumento sustancial de las personas muertas, lo que ha sacado a la luz las deficiencias del sistema institucional de acogida, “así como la involución en la política migratoria del gobierno de Pedro Sánchez”, han denunciado desde la Caravana.

En la elección del destino ha influido el avance de las políticas neofascistas en Andalucía, -y en el mundo-, que “utilizan a las personas migrantes como chivo expiatorio y plantean un gran reto a todas las organizaciones sociales y a quienes pretendemos poner en el centro la vida y la defensa de los derechos humanos.”El tripartito de la derecha española con la extrema derecha es un germen que se está extendiendo por toda España. Los colectivos y personas de ‘Caravana Abriendo Fronteras’ reivindican la buena acogida y los derechos de libertad de movimiento para todas las personas.

La organización quiere centrarse en el cumplimiento de los derechos humanos y de los acuerdos internacionales en materia de refugio e inmigración, visibilizando y denunciando las situaciones donde no se respetan y las causas que obligan a las personas a desplazarse.

El conocimiento de las buenas prácticas de acogida y las dificultades que se encuentran colectivos será una referencia, según refiere una de las portavoces. “Nos encontraremos con los precarios medios de atención y acogida mientras crecen los instrumentos de detención-expulsión. Nos acercaremos al conocimiento y denuncia de los CATE (Centros de Atención Temporal de extranjeros), y entablaremos un diálogo de primera mano con profesionales del rescate y Salvamento Marítimo”.

La visibilización y la denuncia de la situación de las y los menores (MENAS), la trata de personas, las devoluciones en caliente en Ceuta, las porteadoras, las empleadas de hogar, las vallas, el homenaje a las personas muertas y asesinadas por la violencia institucional y el abandono humanitario en la Frontera Sur… estarán presentes durante la Caravana.

Andalucía se convierte en 2018 con la región de Europa con mayor número de llegadas de personas migrantes: 51.711. Esta situación saca a la luz las graves deficiencias del sistema institucional de acogida en Andalucía y en España. Como ha explicado la directora de 'Granada Acoge', Sylvia Koniecki, aunque muchos siguen su camino, también hay muchos que se quedan en Granada y hay que reivindicar su papel como ciudad de acogida.

Koniecki ha descrito las minúsculas opciones de acogida de las personas que llegan a frontera sur. Detenidas 72 horas sin acceso a atención legal, traducción o información sobre los recursos de acogida pueden acabar en un CIE o, con mucha suerte en un recurso de emergencia para 3 meses. Después, se intenta expulsarlos o acaban en la calle, sin recursos y con la única opción de recurrir a las redes de acogida, "ciudadanía organizada".

Ha recordado también las condiciones de esclavitud con las que trabajan en el campo y la situación de niños y jóvenes sin referentes que son "obligados a sobrevivir de cualquier manera".

Igualmente, desde 'Amani', su coordinadora de profesorado Sabina Anna Baltruschat, ha explicado la función del centro de acogida social que gestionan para ofrecer actividades lúdicas y culturales y clases de lengua castellana.

Solicitantes de asilo como el marfileño Lassina Ouattara quedan fuera del sistema de acogida tras los tres meses de emergencia y el contacto con Amani "era la única manera de obtener asistencia sanitaria y comida".

Por su parte, la exconcejala del Ayuntamiento de Granada, Jemina Sánchez, ha compartido su experiencia con el 'Protocolo de Emergencia para la acogida ante la llegada colectiva de migrantes'. "Aunque el Ayuntamiento no tiene competencia en extranjería, sí la tiene en atención social", ha reconocido. El protocolo nace como respuesta a la demanda de colectivos locales y ofrece atención primaria, sanitaria, jurídica, recursos educativos y recursos de salida.

Otro miembro de la mesa de experiencias, Assane Top, de la 'Red de Acogida de la comunidad senegalesa' ha expuesto la responsabilidad de las comunidades migrantes locales autoorganizadas siguiendo el concepto de Teranga (hospitalidad), mientras que Hatim Fezcari Azziman, coordinador del Departamento de Emancipación, de la 'Ciudad de los Niños', ha compartido su trabajo con niños y jóvenes para que sean autónomos en todos los ámbitos de la vida. "Tenemos una tasa de inserción del 90%", ha indicado. "Si se invierte un poco en ellos pueden insertarse de forma muy positiva en nuestra sociedad", ha asegurado. Además, si las administraciones "hacen cuentas", ha ironizado, verán que "es mucho más caro mantener a una persona en la cárcel que un programa para personas que cumplen la mayoría de edad".

Finalmente, Roxana Gutiérrez de la 'comunidad autoorganizada de trabajadoras del hogar Nosotras', ha reivindicado la visibilización de las tareas de cuidados y del trabajo del hogar, ha señalado que "trabajamos con mujeres desde el reconocimiento como trabajadoras, exigiendo al Estado que se haga cargo de este sector laboral", ha afirmado.

Por eso, reclaman la aplicación del Convenio 189 para que tras 3 años de residencia y actividad laboral sean reconocidas con inspecciones.

La jornada ha servido también para presentar a las y los testigos de la 'Carovane Migranti' como el tunecino Imed Soltani, portavoz de "La terre pour tous" y representante de las luchas de las familias de Túnez por la búsqueda de la verdad, justicia, reparación y no repetición.

También Leticia Gutiérrez de México, responsable de la coordinación de los Albergues para migrantes que ha promovido la construcción de 66 nuevos albergues; y Souad Zaidi de la ciudad de Sfax, de donde han zarpado y siguen zarpando pateras hacia Europa y madre de una persona desaparecida en su trayecto migratorio.

En la tarde del sábado se realizó una manifestación en Granada, desde el embarcadero de la Plaza Humilladero hasta la Fuente de las Batallas, en la cual se realizaron dos acciones, la primera para recordar a las personas muertas en el mediterráneo y contra el cierre de fronteras, y la segunda para denunciar las devoluciones exprés. Durante la manifestación se leyó el manifiesto de la Caravana 2019 y se dio paso a la lectura de un comunicado de apoyo a la manifestación en Biarritz contra la próxima cumbre del G-7 para construir "alternativas solidarias, ecológicas, feministas, decoloniales y contrarias al racismo y al imperialismo", para acabar con los cantos de Bella Ciao y A Desalambrar.

El domingo la Caravana se desplazó a Motril donde tuvo lugar una mesa redonda sobre “El rescate” y una concentración ante el CATE (Centro de Atención Temporal de Extranjeros).

En una de las intervenciones más emotivas en esta mesa, el bombero Miguel Roldán Espinosa, que por su trabajo de rescate ha sido acusado de favorecer el tráfico ilegal de personas, aclaró que “se habla de ayuda humanitaria como si fuéramos los voluntarios los responsables de salvar vidas”, y aclaró que eso “no es lo natural. Tenemos que luchar para que lo hagan profesionales, y de una forma reglada. Si no, se termina en que los rescatadores somos los criminales”, defendió.

Para este bombero, la parte más difícil es “cuando pasas de rescatador a juez. Si el número de personas es demasiado elevado para poder socorrer, sabes que si acudes al lado derecho quizá sea demasiado tarde para salvar a los de la izquierda de la embarcación. Es la parte más dura, tener que decidir quien vive y quién no”, concluyó. Familiares de jóvenes desaparecidos le agradecieron su trabajo. “Ojalá ellos hubieran encontrado en su ruta migratoria a alguien como tú”, dijeron.

Para el delegado sindical de Salvamento Marítimo, Manuel Capa, es imprescindible que el cuerpo “siga siendo público y civil”, y que se pueda revertir la militarización que ha sufrido en el último año tras la designación de un mando único que recae en un general de la Guardia Civil.

Para la activista de la ‘Red Alarma Phone’, Paola Arenas Gómez, una organización ciudadana que recibe llamadas de emergencia y avisos de partida y llegada de pateras en gran parte del Mar Mediterráneo, “los únicos equipos de rescate preparados en el mediterráneo son los europeos. El peso del rescate debe recaer en las autoridades europeas. No podemos dejarlo en mano de países como Libia, o Marruecos”.

“Aunque justifiquen lo contrario en el Mediterráneo siguen faltando manos y lo peor es que lo saben”

El diario alemán Der Spiegel se ha interesado estos días por la labor de Salvamento Marítimo en el Mediterráneo. Hemos conocido la opinión del nuevo responsable del Centro de Coordinación de Sasemar, Manuel Barroso, en el puerto almeriense y hemos tenido la oportunidad de contrastar sus impresiones con la de algunos trabajadores de este ente público.

ALKIMIA/EL SALTO Macarena Amores, 21 abril 2019

La gestión de emergencias en la mar por parte de Salvamento Marítimo sigue despertando interés en los medios de comunicación tanto nacionales como internacionales. Hace algunos días el diario alemán Spiegel se preocupó por esta cuestión y un par de periodistas se trasladaron hasta Almería para entrevistarse con el nuevo responsable del Centro de Coordinación de Sasemar en este punto estratégico para la labor de rescate de vidas humanas y protección del medio marino.

Manuel Barroso se hizo cargo de la coordinación de emergencias en la torre de control de Almería en febrero de 2019, cuando Joaquín Maceiras (anterior jefe de operaciones) e Ignacio López (anterior director del ente y actual candidato a la Alcaldía de Málaga por el PSOE) destituyeron a su anterior responsable, Manuel Zea. Según el subdelegado de gobierno en Almería, Manuel de la Fuente, la destitución de Zea obedeció a un cambio de funcionamiento en el protocolo de este ente público, concretamente a “decisiones sobre el modus operandi, sistemas operativos y restructuración de efectivos adoptados por el mando único en materia migratoria”.

Para Barroso el objetivo primordial de Salvamento Marítimo es la salvaguarda de la vida humana en la mar y este se cumple con creces. Lo repite en varias ocasiones durante los minutos que dura la entrevista en la planta número doce de la torre de control de Almería. Llevar a puerto seguro a las personas que se han rescatado en el mar de Alborán es lo más importante pero también deja claro que su responsabilidad –y por ende la del organismo que gestiona- termina precisamente ahí, en ese momento en el que los náufragos trasladados al puerto más cercano pasan a disposición de los servicios de emergencia, como los prestados por Cruz Roja Española, y las autoridades pertinentes Guardia Civil o Policía Nacional. No le falta razón cuando apunta a este hecho, por eso no son aceptables las críticas que las plantillas de Sasemar reciben cuando son acusadas de “fomentar” la inmigración ilegal o de actuar como taxis o buses de migrantes. Asegura estar por encima de estas “juicios” y recuerda que Salvamento Marítimo es uno de los organismos mejor valorados a nivel mundial, tanto por sus recursos como por los profesionales que lo conforman.

Un tripulante de una de las embarcaciones de Sasemar está presente también en la entrevista a Manuel Barroso. Escucha atento las preguntas del periodista alemán del Spiegel y las declaraciones y aclaraciones del responsable de la torre. Con una dilatada experiencia en el rescate de vidas en la mar, este trabajador asegura que su labor le ha pasado factura. Emocionalmente no logra desconectar del trabajo una vez que su jornada finaliza. Explica que no es algo que haya notado de la noche a la mañana, que no ocurre sin más cualquier día al terminar una de sus largas guardias, sino que se debe a un proceso largo en el tiempo que va poco a poco haciendo mella en su estado físico y psíquico. No se siente mejor ni más aliviado cuando deja en el puerto más cercano a las personas que ha salvado de una muerte segura en cualquier punto del mar de Alborán. Aunque él no lo quiera, su cabeza sigue dándole vueltas a lo que le ha tocado enfrentarse ese día en la mar. ¿Qué será de ellas? ¿A dónde les llevarán? ¿Qué sentirán sus hijos? ¿Cómo serán sus próximos días en España? ¿Podrán ayudarles? Y sobre todo… ¿qué clase de pesadillas les ha obligado a moverse de su tierra para jugarse la vida en el Mediterráneo? Es una idea muy recurrente y repetida en algunos medios y publicaciones la de hacer entender a la sociedad, ante los bulos de otros grupos reaccionarios, que nadie abandona su casa ni su cultura para arriesgarse a poder empezar desde cero en un país desconocido, pero es que es así. Y no hace falta que un país esté pasando por una situación de inestabilidad política, como guerras o conflictos sociales, para que esto ocurra. La falta de recursos con los que poder sobrevivir o el deterioro medioambiental en algunas zonas del planeta empujan a muchos seres humanos a intentar buscar una salida desesperada. Muchos de ellos mueren en el intento y no solo en la Frontera Sur.

La Confederación General del Trabajo (CGT), sindicato mayoritario en este servicio público, ya lo ha denunciado en diferentes ocasiones. Las plantillas de profesionales no desconectan. No pueden hacerlo cuando además, a estas situaciones difíciles hay que sumar largas jornadas de trabajo, de sobresfuerzo y una importante falta de personal a bordo, sobre todo en las lanchas de rescate, que son las que realmente efectúan estas delicadas maniobras. Hablamos de gente que es testigo en primera persona del terror y el sufrimiento de muchas otras cuando ven de cerca la muerte. Este compañero recuerda cómo en alguna ocasión ha tenido que dejar su puesto en el barco para poder salir a cubierta y ponerse a sacar del agua a personas junto a sus compañeros. Asegura que siguen faltando manos para enfrentar la tragedia que en ocasiones no pueden evitar: "Por mucho que digan o justifiquen, nos siguen faltando manos en este trabajo".

Las emergencias a las que se enfrentan las plantillas de Salvamento Marítimo son variadas. Desde el rescate de una embarcación a la deriva, la búsqueda de personas que desaparecen al salir a la mar, como deportistas o pescadores, pasando por el remolque de otros buques hasta la evacuación de personas enfermas de otros barcos para ser trasladadas a un hospital y poder recibir la atención médica necesaria. "Cumplimos con nuestro deber, salvamos vidas y muchas personas son atendidas a lo largo del año en diferentes situaciones o percances en la mar", vuelve a repetirnos Barroso. Sin embargo no puede darnos cifras concretas de esos rescates. ¿Cuántas maniobras realizan los profesionales de Sasemar? ¿Cuántas personas son atendidas? ¿Cuántas migrantes rescatadas? Nos asegura que no dispone de cifras exactas. Por eso cuando desde el Spiegel quieren saber qué pasa con la polémica de las devoluciones a Marruecos y las voces que apuntan a que sus puertos no pueden ser considerados "seguros", el nuevo coordinador de la torre de Almería explica que nuestro país vecino no está en guerra como sí ocurre en otras zonas de áfrica, como es el caso de Libia y desde donde están huyendo actualmente muchas personas. Por lo tanto, afirmar que "Marruecos no es puerto seguro" es cuestionable.

Es cierto que en el Estado marroquí no se desarrolla en estos momentos ningún conflicto bélico pero es un país que está en el punto de mira de numerosas organizaciones no gubernamentales, y otro tipo de colectivos en defensa de los Derechos Humanos, en cuanto al cumplimiento de las libertades más elementales de las personas. Por lo tanto, no sería descabellado pensar y apuntar a que muchas personas que se lanzan al mar desde las costas marroquíes lo hacen obligadas por la falta de derechos básicos en este país o por la pobreza a la que la monarquía y la clase política del mismo condenan a sus ciudadanos más vulnerables o con menos recursos.

Barroso nos comenta que no quiere posicionarse políticamente puesto que su labor -y la del propio organismo en el que la desempeña- debe estar por encima de cualquier tipo de polémica derivada de la actividad política. Nos parece loable este planteamiento pero en la vida real pasan otras cosas y podemos constatar que las decisiones políticas de unas u otras formaciones inciden en el desarrollo de un servicio público, dependiente del Ministerio de Fomento, como es Salvamento Marítimo. El apagón informativo que se produce en otoño de 2018 responde a la presión política que se ha venido ejerciendo sobre la tarea comunicativa del propio organismo tras el intensísimo verano de 2018. CGT ya denunció este silencio impuesto por la dirección de Sasemar con el respaldo absoluto del Ministerio de Fomento, y puntualizó que esta actitud difería radicalmente de la mostrada solo unos pocos meses antes en relación a la gestión de la crisis del Aquarius en el puerto de Valencia.

De ahí que enganchemos con otra de las grandes polémicas relacionadas con el cambio de funcionamiento en el protocolo de Salvamento Marítimo. ¿Qué pasa con la decisión de mantener a agentes de la Guardia Civil a bordo de algunas embarcaciones? Barroso explica que en algunos rescates se desarrollan situaciones de estrés y tensión que las tripulaciones, por sí mismas, no pueden gestionar satisfactoriamente. Para este responsable, la seguridad de sus trabajadores es lo primero y pone como ejemplo los rescates que se realizan de personas de origen argelino. Argelia es un Estado que tiene convenios en materia de inmigración firmados con el español. Muchas de estas personas que se lanzan a la mar para cruzar el Estrecho conocen bien la situación y saben previamente que si son captadas por los equipos de emergencia, como Salvamento Marítimo o la Guardia Civil, tendrán más complicaciones para poder permanecer en Europa. Por esta razón intentan no ser rescatadas por estos equipos o vistas por las patrullas policiales. Harán lo posible para llegar por ellas mismas a las costas andaluzas y una vez aquí buscarse la vida por su cuenta. Estas personas, una vez que son rescatadas del agua y según Barroso, pueden "exigir" a la tripulación de esa lancha que no se les lleve a un determinado puerto.

En este sentido, es cierto que en algunas unidades de rescate las tripulaciones pidieron una mayor colaboración de la Guardia Civil con Salvamento Marítimo en este tipo de operaciones, pero solo se ha realizado de forma puntual. En la salvamar Spica, por ejemplo, ningún trabajador quiso presencia policial y se negaron explícitamente a adoptar esta "nueva medida" en materia de seguridad. Por eso habría que analizar las razones por las que en 25 años de existencia de este ente público no se había dado el paso que el gobierno ha llevado a cabo en los últimos meses. Habría que diferenciar entre el hecho de "colaboraciones puntuales" con los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado y la presencia constante de agentes armados en buques de Salvamento Marítimo, como en el Clara Campoamor. ¿Acaso durante todos estos años no se han tenido picos de emergencias como los de este último verano? ¿Acaso no han existido situaciones de estrés y tensión años atrás? ¿Por qué parece que estos "cambios" de protocolo se producen justo cuando trasciende a la prensa nuevas negociaciones entre España y Marruecos?

Mientras la clase política “intenta encontrar” una solución a este problema, el tripulante de una de las lanchas de Sasemar insiste en que faltan manos y seguirán faltando si no se remedia. Este trabajador dice tener siempre presente a su hijo, un crío de corta edad, cuando se embarca de guardia para varios días. El día antes de entrar a cualquiera de esas guardias ya siente nervios. Y relata poco a poco, con un nudo en la garganta, el episodio en el que tuvo que rescatar a muchísima gente del mar tras el hundimiento de una patera. Entre aquella gente viajaban muchos niños de diferentes edades. Una mujer sostenía a un bebé por encima de su cabeza y le señalaba con gestos desesperados que le salvara a él primero. Junto a sus compañeros, él agarraba a todas las personas que podía y las subía a la salvamar todo lo rápido que daban sus brazos. Recuerda cómo algunos de estos náufragos, una vez que ya estaban a salvo, se unían a él y a sus compañeros para seguir socorriendo a aquella pobre gente que vivió para contarlo casi de milagro. Otros, simplemente, permanecían en la cubierta con la mirada perdida, sin reaccionar. “Que faltan manos, Macarena, lo digan como lo digan o lo justifiquen como lo justifiquen. Y lo peor es que lo saben”.

Como también saben y no niegan que el radar de los aviones de Salvamento Marítimo lleva más de un año sin funcionar. La Confederación General del Trabajo también denunció esta situación hace semanas, sin embargo los aviones continúan atendiendo emergencias sin esta herramienta. Barroso explica ante los periodistas que aunque es un instrumento importante no es estrictamente necesario porque la mayoría de estos rescates se realizan “a ojo”. Volvemos a la experiencia de los rescatadores de las lanchas, quienes aseguran que aun con la mar en calma es muy complicado avistar una patera a simple vista. A veces se puede estar a escasos metros de una y no distinguirla. El radar de un avión de Salvamento Marítimo sí es vital porque complementa la labor de los rescatadores, sobre todo cuando la diferencia entre la vida y la muerte es cuestión de minutos. Pero esto parece no ser prioritario para el Gobierno del Estado español, inmerso en la campaña electoral y con todos sus esfuerzos puestos en la obtención de unos buenos resultados el próximo 28 de abril.

La Europa criminal en el Mediterráneo

La Unión Europea viene desplegando una política de muerte en el mar Mediterráneo. Las políticas migratorias europeas pretenden convertir las rutas migratorias en situaciones de igual o mayor peligro que las situaciones de origen que fuerzan el éxodo.

ALKIMIA/EL SALTO Nino Trillo, 8 abril 2019

En los últimos años las políticas de control y vigilancia de las fronteras europeas se han visto desbordado por las políticas de externalización de fronteras, acompañadas del desmantelamiento de los servicios públicos de salvamento marítimo para después proceder a su desmantelamiento en lo relativo al rescate de personas que tratan de llegar a las costas europeas. En definitiva un diseño de políticas de persecución, riesgos y muerte frente a la movilidad humana de quienes precisamente vienen huyendo de un conflicto o la persecución.

A ello se le suma un alarmante incremento de la persecución a los defensores de los derechos humanos, a una y otra orilla, que se dedican a proteger los derechos humanos y a veces hasta la vida de las personas durante el tránsito migratorio.

Las políticas migratorias se desarrollan cada vez más estrechamente A las políticas belicistas de Europa, acercándose peligrosamente a formar parte de la misma cara de la moneda junto al intervencionismo militar y el neocolonialismo y el negocio de armas y de inteligencia militar. El negocio del control fronterizo empieza a parecerse demasiado al negocio de la guerra. El resultado también empieza a parecerse, casi 18.000 muertes en los últimos 5 años.

También como las guerras necesitan cada vez más ser alimentadas por unos discursos de odio, cada vez más asentados entre la clase política, los medios de comunicación y cada vez se extiende en más capas de la sociedad. Un discurso del odio que parece resultar útil en un contexto de crisis sistémica que enfrente a la clase trabajadora, incluidos trabajadores y trabajadoras pobres y desempleados contra quienes llegan huyendo de una guerra o buscando un vida mejor, manteniendo intactos los privilegios de la clase dominante.

Discursos de odio que por otra parte se están convirtiendo en uno de los pilares fundamentales de la consolidación de movimientos neofacistas en Europa que supondrán un recorte de derechos y libertades que sin duda llegará más allá de las personas migrantes.

Los horribles resultados de la externalización de fronteras

Muere en tu país o arriésgate, intentando llegar a Europa, a morir de sed, ahogado o ser internado en un centro de detención en Libia en denigrantes condiciones de hacinamiento e insalubridad, sometido a humillaciones, tortura, violaciones o incluso asesinado. Esta es la dicotomía que tiene que enfrentar hoy día quien decide o se ve abocado a las migraciones desde África.

También puedes tener aún menos suerte y caer en un centro de detención de los "no oficiales" de las distintas milicias libias, donde el trato y las condiciones de privación de libertad es aún peor y el objetivo es frecuentemente extorsionar a las familias que escuchan telefónicamente los gritos de sus hijos al ser torturados, o ser vendido como un esclavo.

Esta situación es tan dramática que decenas de miles de migrantes se están sometiendo a programas de retorno voluntario gestionados por la Organización Internacional para las Migraciones y el Alto Comisionado de Naciones Unidas para los Refugiados, eso sí pagados por Europa. También los hay que prefieren tirarse al mar y morir ahogados antes de ser disparados o abordados por las patrulleras libias, e incluso una vez rescatados cuando toman conocimiento de que serán desembarcados en Libia.

En otros países como Níger, históricamente centro del tránsito migratorio subsahariano por el Sahel, se han implantado centros de detención ante un mayor control fronterizo y persecución de las personas migrantes, afectando a una economía local tradicionalmente vinculada a este tránsito migratorio y abonando el surgimiento de las mafias de inmigración, tratantes de personas que muchas veces agreden o dejan a su suerte a las migrantes.

La Unión Europea, a través de los gobiernos y los distintos órganos que la representan es la responsable de esta barbarie. Europa ha empezado a condicionar sus relaciones de vecindad y económicas con el continente africano en base a que estos países asuman el control fronterizo y la persecución de las migraciones, ha establecido fondos fiduciarios para áfrica que no son más que condicionar la cooperación y las ayudas económicas a estos países a cambio de que repriman a la población en tránsito o a la suya propia aumentando el control fronterizo y la cooperación en materia de repatriaciones. Estos fondos financian regímenes autoritarios o con pocas garantías democráticas y de respeto a los derechos humanos, en el caso de Turquía hablamos de miles de millones de euros, cientos a Marruecos, en lugar de fomentar la buena gobernanza y las garantías del estado de derecho.

También es la Unión Europea la que a través de la Agencia Europea de Fronteras, antigua FRONTEX, está construyendo una policía única de fronteras y la asunción de competencias para negociar directamente acuerdos bilaterales o multilaterales en materia migratoria. También desarrolla, cada vez más, operaciones de cooperación y formación policial destinadas a la persecución migratoria. Cooperación policial que unido al suministro o venta de material armamentístico o de inteligencia militar y antidisturbios nos hace preguntarnos si la misma no está siendo utilizada para reprimir al pueblo kurdo o a la población rifeña.

Las fronteras de Europa se extienden, hablamos de un primer cinturón fronterizo en los países del sur de Europa, uno segundo en los países de la otra ribera mediterránea, un tercero en el área subsahariana y un cuarto en materia de control y deportaciones con países más lejanos como pueden ser Sudán del Sur, Senegal o Mali o Afganistán.

Acabar con el salvamento marítimo

FRONTEX de manera complementaria a las políticas de externalización del control y vigilancia fronterizo y represión de las migraciones, pretende eliminar el salvamento marítimo europeo dirigido a las personas migrantes. Es lo que plantean a los países del sur de Europa. El caso ejemplificativo de hacia dónde se va es el del Mediterráneo Central.

Especialmente, tras la catástrofe de Lampedusa en la que tras el naufragio de una embarcación se ahogaron cerca del millar de personas entre ella muchos niños y niñas, estableció una operación pública de rescate. Este fue sustituido por un operativo de control y vigilancia fronteriza. Tras ello las labores de rescate comenzaron a desarrollarlas organizaciones sociales a las que posteriormente se les ha impedido el desembarco en costas italianas primero para posteriormente proceder al secuestro de los barcos de rescate de estas organizaciones.

Paralelamente, a través de un acuerdo bilateral entre Italia y el Gobierno libio, se han financiado patrulleras de "salvamento" libias y libia ha asumido una zona de rescate de hasta 171 millas de sus costas. También diseña FRONTEX un sistema de plataformas de desembarco a ambos lados de la ribera mediterránea, aunque previsible los desembarcos se hagan en la otra (Libia, Marruecos,…), en el mejor de los casos, la otra opción es que no sean rescatados o lo que es peor que se provoque su naufragio, aquí ya poca humanidad queda. Salvini ha venido a rematar, pero digamos que el camino venía allanado por gobiernos de derechas y también por el gobierno de Matteo Renzi.

No solo ha secuestrado los barcos de Salvamento de Open Armas y el Aita Mari, también ha tomado medidas preocupantes: El impulso de las relaciones y cooperación con Marruecos en materia de salvamento y desembarco, el establecimiento de un mando único en el estrecho ejercido por un Guardia Civil por lo que un servicio civil como era Salvamento Marítimo viene a estar bajo la jerarquía de un militar, también se han apuntado otras medidas que apuntan a cambios operativos que pueden suponer una mayor militarización de este reconocido servicio público, pero también puede llevar su merma o privatización.

No estamos ante una crisis migratoria, estamos ante una crisis moral y de humanidad de nuestros gobiernos, nos jugamos la solidaridad y un servicio público de cuyos trabajadores que hay que estar orgullosos como son los de Salvamento Marítimo.

Lo correcto

La llegada del Aquarius a Valencia marcó el inicio de un verano lleno de debates sobre migración. Los equipos de rescate de seres humanos trabajan en condiciones extremas y son testigos en muchísimas ocasiones de experiencias que tardan en superar.

ALKIMIA/EL SALTO Macarena Amores, 17 septiembre 2018

Ahora que han pasado algunos meses podríamos decir que la llegada del Aquarius a Valencia el pasado junio, y el despliegue mediático que su acogida suscitó en nuestro país, marcó el inicio de un verano lleno de debates sobre migración que se han ido alimentando en nuestra sociedad con la frenética actividad que los equipos de rescate de seres humanos han mantenido durante semanas en aguas del Mediterráneo.

Justo en este contexto, en Tarifa concretamente, conozco a finales de agosto a Antonio. Yo estaba colaborando en la campaña que varios compañeros de Sasemar habían puesto en marcha a principios de verano consistente en pedir más medios humanos y materiales en las lanchas de rescate. Por lo que una de las visitas obligadas, por la cantidad de personas que estaban siendo rescatadas esos días en el Estrecho y en el mar de Alborán por Salvamento Marítimo, era a la tripulación de la salvamar Arcturus.

La tripulación de la Arcturus nos empieza a contar cómo han sido los últimos días en el Estrecho. Muy duros, muchas horas y pocas manos. Por si todo esto fuera poco, como trabajadores tienen que soportar que desde diferentes sectores de la sociedad y medios de comunicación se les acuse de fomentar la "inmigración ilegal". Los políticos de turno, sin la menor idea de lo que es ganarse la vida mientras te la juegas salvando a otras personas, no asimilan que la función de este organismo es la salvaguarda de la vida humana en la mar. Su plantilla realiza esta labor en condiciones extremas, muy duras, y siendo testigo en muchísimas ocasiones de experiencias que tardan en superar. Son estas personas quienes en primer lugar se topan con la verdadera cara del drama migratorio.

Un compañero está en ese momento comentando la actitud que algunos medios de comunicación han adoptado al respecto, haciéndose eco de estas afirmaciones malintencionadas hacia un colectivo de trabajadores de un servicio público imprescindible en el Estado español. Estos "medios", a la vez que desprestigian a unos trabajadores, se dedican también a elogiar la función y actividad de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado en la crisis humanitaria a la que hemos asistido durante todo el verano. Instituciones que han estado "cumpliendo órdenes" del gobierno español durante semanas y que han impedido en muchas ocasiones que las embarcaciones de Salvamento Marítimo pudieran realizar su labor eficazmente, como ya denunció CGT cuando algunas guardamares se terminan convirtiendo en campamentos improvisados para migrantes, inutilizándolas para realizar más rescates en las costas andaluzas.

Antonio está callado durante los primeros minutos. Poco a poco va participando del debate que se ha creado espontáneamente sobre la situación de las tripulaciones de este ente público y lo que se ha venido logrando con la acción sindical. La campaña reivindicativa de la Confederación General del Trabajo (CGT) en Salvamento Marítimo ha dado resultado y Fomento ha terminado dotando de un tripulante más a las salvamares, que son las embarcaciones de intervención rápida y por tanto las más activas.

En algún momento de nuestra conversación nos acercamos a la Arcturus. Ese día y a esa hora todavía no ha recibido ningún aviso desde la torre de control. Lo recibiría después de nuestra visita, a primera hora de la tarde. Antonio comienza a contarnos cómo son las jornadas en las que tienen que rescatar a personas que huyen de verdaderas pesadillas en sus países de origen. No tarda en exteriorizar, al recordar experiencias, aquello que en ocasiones le quita el sueño.

Muchos de estos pequeños no han alcanzado su primer año de vida y ya han tenido que pasar por una de las situaciones más traumáticas. Antonio me explica cómo es el rescate de los niños. Son los primeros a los que auxilian. Están empapados cuando los suben a la salvamar. Los rescates de personas pueden durar muchas horas. Por eso en la Arcturus están provistos de mantas que Cruz Roja les ha cedido. Pero con los menores tenían un problema importante. Por eso, Antonio decidió contactar con una ONG de Tarifa que prepara pequeñas bolsitas de ropa para bebés. "Me llevé días buscando… a ver quién podía ayudarnos. Fue una iniciativa nuestra, de la tripulación de esta lancha. No era de recibo que niños tan pequeños pasaran frío durante horas". Todas contienen algún juguete con el que los más pequeños se entretienen hasta llegar a puerto.

"Hacemos lo correcto", me dice Antonio algo emocionado en algún momento de su explicación. "Y para mí es importante terminar mi jornada de trabajo sabiendo que no solo he salvado las vidas que sean sino que a esas personas se les ha tratado en todo momento con la dignidad que merecen".

Tener a personas como Antonio trabajando en organismos públicos, como Salvamento Marítimo, es todo un orgullo.

Rojo y Negro

Los otros Aquarius

[Crónica] Macarena Amores, junio 2018

El martes 12 de junio Cruz Roja activaba la operación “Esperanza del Mediterráneo” tras anunciarse una nueva emergencia, en esta ocasión la del #Aquarius, el barco de SOS Méditerranée, una organización hu-manitaria que se dedica a rescatar personas del mar. Tan solo unos pocos días antes, los gobiernos de Italia y Malta habían rechazado la petición de la oenegé consistente en desembarcar a más de 600 personas rescatadas en el mar en un puerto seguro. Tras casi 48 horas sin lograr que Italia y Malta dieran una solución a esta situación,el gobierno español decide permitir a SOS Méditerranée llegar hasta el de Valencia y realizar la operación de desembarco en condiciones de seguridad. El despliegue, tanto el de emergencias como el mediático, ha sido brutal. Más de 700 periodis-tas, instalados en el edificio de la Autoridad Portuaria de Valencia y pertenecientes a diferentes me-dios nacionales e internacionales, se acreditaron durante cuatro días para cubrir la llegada de estas personas, de 26 nacionalidades diferentes, a la costa valenciana.

En cuanto al dispositivo de emergencias coordinado por la Comunitat Valenciana, desplegó a más de2.350 personas: 1.000 voluntarias de Cruz Roja, 400 traductores de acompañamiento, 70 traductores jurados, 350 agentes de la Policía Nacional, 150 miembros de Conselleria de Sanitat Universal i Salut Pública, 15 de Sanidad Exterior, 120 agentes de la Policía Autonómica, 100 agentes de la Guardia Civil. Cruz Roja reconoció, en una rueda de prensa celebrada en el edificio ‘Veles e Vents’ tan solo unas horas antes de la llegada dela flotilla del Aquarius, que este dispositivo, a pesar de ser muy llamativo, es habitual en emergencias de este tipo. Pero también hay que valorar y tener en cuenta su complejidad por la cantidad de personas que han llegado de una sola vez a tierra y por las circunstancias en las que han pasado los últimos días. No olvidemos que629 personas, que huían de la guerra, de la pobreza y de la miseria, fueron rechazadas cuando pi-dieron auxilio a Europa y abandonadas a su suerte sin que ninguna autoridad les dijera con seguridad cuál sería su destino.

Por otro lado, y según la organiza-ción, este despliegue suele producirse más a menudo en las costas del sur del Estado español, siendoel puerto de Valencia un lugar poco común para ello puesto que la gran mayoría de personas que son rescatadas en el mar suelen llegar a nuestro territorio por el sur. Del mismo modo, Cruz Roja también quiso reconocer la labor de otros colectivos y organizaciones de ayuda humanitaria. Cruz Roja asegura que sería práctica-mente imposible hacer esta labor sin la colaboración y participación de muchísimos colectivos y organizaciones sociales.

Por su parte, Médicos sin Fronteras puso su atención en la actitud que los gobiernos europeos mantienen ante esta situación y considera que estos deben priori-zar la vida de los seres humanos sobre los réditos políticos. Según esta organización, lo acaecido enel Mediterráneo estas semanas ejemplifica el trasfondo de las dinámicas políticas europeas. Los gobiernos refuerzan y cierran las vías de entrada (y escape) para estos seres humanos que se juegan la vida y la de los suyos en el mar.

Médicos Sin Fronteras considera que la labor del Aquarius es muy importante. Es uno de los pocos barcos independientes y no gubernamentales de búsqueda y res-cate que todavía operan en el Mediterráneo central. Solo en lo que va de año y hasta el pasado 8de junio de 2018, el Aquarius ha salvado la vida de 2.350 personas. Por eso esta oenegé considera que la solución a esta situación pasaría por realizar una reflexión colectiva que encuentre soluciones al drama de gente que se lanza al mar aun sabiendo que puede ha-llar la muerte en él. Las 629 personas migrantes que llegaron el pasado domingo 17 de junio al puerto de Valencia lo hicieron repartidas en tres buques. Dos de ellos, el Dattilo y el Orione, pertenecen a la Guardia Costera y a la Marina Militar italianas. SOS Méditerranée exigió al conocer que el gobierno italiano no abriría sus puertos a las migrantes, que las 629 personas se repartieran en otras naves puesto que el Aquarius no podría enfrentarse a una travesía tan larga hasta el Estado español, ni garantizar la seguridad de nadie, l levando a tantas personas abordo. La flotilla del Aquarius la encabezó el Dattilo. A las 6’15 del amañana iniciaba las maniobras para atracar en el Muelle Uno del puerto valenciano. Embarcaciones de Salvamento Marítimo, la Sar Mesana y la Salvamar Pollux entre ellas, junto a embarcaciones de la Cruz Roja y de la policía portuaria, han acompañado a los distintos barcos desde la bocana hasta el muelle. Abordo del Dattilo han viajado274 personas: 182 hombres, 32mujeres y 60 menores no acompañados, de los cuales 8 son chicas y 52 chicos. Casi tres horas y media después, a las 11 de la mañana, llegaba el Aquarius, igualmente escoltado por los barcos de Salvamento Marítimo hasta que han atracado. Los médicos de Cruz Roja y Médicos Sin Fronteras, que esperaban la llegada de los barcos, han subida bordo para evaluar en un primer momento el estado de las personas que han viajado en él. El Aquarius pertenece a la oenegé SOS Méterranée, que como ha explicado Sophie Rahal, la portavoz de esta organización, jamás se habían te-nido que enfrentar a unas circunstancias como las que han tenido que vivir en la última semana. Una situación bochornosa que ha permitido poner de nuevo el debate sobre la inmigración y la Unión Europea encima de la mesa.

La crisis del Aquarius es solo la punta del iceberg. Solo en lo que ha durado la expectación mediática, Salvamento Marítimo ha res-catado a más de 1.000 personas en otros puntos de las costas andaluzas. Además lo ha hecho con sus trabajadores desbordados, sin ayuda de otras organizaciones y poniendo en peligro sus vidas. La Confederación General del Trabajo (CGT) ha denunciado hace apenas unos días la situación en la que están las embarcaciones y cómo se enfrentan los trabajado-res de Salvamento Marítimo a la cantidad de personas que deciden huir de sus países buscando una oportunidad en Europa. Mi compañero Enric Tarrida ha dedicado muchísimos años de su vida a rescatar a personas en el mar. No puede evitar emocionarse cuando a veces nos ha contado experiencias que ha tenido que afrontar como trabajador de Salvamento Marítimo. “Que se pongan en su piel... que estos políticos que tan tranquilos duermen cada noche entiendan de una vez que nadie arroja al mar a sus hijos si tuviera otra salida” .Los medios y periodistas han convertido (hemos convertido) al Aquarius en un símbolo. Es cierto. Y precisamente por eso no podemos quedarnos ahí. En estos momentos en los que ando escribiendo este artículo y quizás en el que muchos y muchas de vosotras lo leéis, centenares de personas se han echado al mar o bien están a punto de alcanzar nuestras playas en busca de una vida mejor. También,

por desgracia, mientras estamos reflexionando (una vez más) sobre el drama de la migración,muchos seres humanos han perdido la vida intentándolo.

La esperanza en los gobiernos la tenemos perdida. Sabemos que actúan a golpe de crítica mediática o de datos que reflejen la intención de voto en las próximas elecciones. No nos engañemos. Que no desvíen nuestra atención de lo importante y de lo urgente. Desde la sociedad civil debemos y tenemos que organizar una res-puesta contundente, a través de nuestras organizaciones o movi-mientos sociales, que anulen el racismo y la insolidaridad que intentan vendernos camufladas de mentiras sobre las personas migrantes. Repitámonos las veces que sean necesarias que "nadie es ilegal", que "solo el pueblo salva al pueblo"... y que "nativa o extranjera, la que llama a nuestras puertas, es la misma clase obrera".

Rojo y Negro

Entrevista a Ismael Furió Genovés, delegado de CGT en Sasemar y presidente del Comité de Flota de Salvamento Marítimo

"Hasta que no se normalice la llegada de personas y se acabe con la visión de invasión, no van a dejar de perecer seres humanos en nuestras aguas"

Ismael Furió (Valencia, 1973): "Nuestra misión termina cuando dejamos a las personas que hemos rescatado en un puerto seguro. Discernir lacondición de esas personas que hemos llevado hasta el muelle escapa a nuestras funciones y además corresponde a otros organismos".

Entrevista/ Macarena Amores, septiembre 2018

¿Qué es Salvamento Marítimo y por qué se crea?

Salvamento Marítimo es un ente público civil que depende del Ministerio de Fomento. Está compuesto por 1.500 personas aproximadamente de las cuales760 pertenecen a la flota marítima. Unas 550 supervisan el tráfico marítimo en las torres de control y personal de gestión. Salvamento Marítimo cuenta con una flota aérea externalizada compuesta por aviones y helicópteros. Este servicio público nace en 1992 y su objetivo es salvaguardarla vida humana en el mar y proteger el Medio Ambiente. La Confederación General del Trabajo es el sindicato mayoritario y cuenta con una amplia afiliación entre los trabajadores y las trabajadoras de SASEMAR.

¿Cuáles son las condiciones laborales de las plantillas de Salvamento Marítimo y qué logros **importantes se han conseguido a través de la lucha sindical**?

Desde su creación, las tripulaciones de Salvamento Marítimo han dependido de la empresa pública Remolmar S.A. hasta que en 2012 se produjo su integración en SASEMAR. Esto significó que todo el personal proveniente de la antigua Remolmar quedó en un limbo laboral que consistió en que las plantillas quedaron como "personal laboral a extinguir". Como consecuencia sufrimos una precarización de las condiciones laborales y la falta de contrataciones fijas desde 2012. En cuanto a los logros más importantes, CGT lleva muchos años reivindicando mejoras en las condiciones laborales de las tripulaciones. Conseguimos la doble tripulación porque hasta 1995 las embarcaciones tipo salvamar solo contaban con una tripulación, es decir, los trabajadores estaban 3semanas vinculados al barco 24horas. A través de la lucha sindical conseguimos una semana de trabajo y una de descanso. Otra batalla muy importante fue la devolución del IPC de los años 2010 y 2011. En 2010, el gobierno socialista de Zapatero congeló el aumento salarial y las pagas del personal vinculado a los servicios públicos. CGT consideró que era injusto que las tripulaciones de Salvamento Marítimo se vieran afectadas por esta medida. Logramos finalmente que se devolviera aquel importe a todas las personas trabajadoras. Por último, también conseguimos con nuestra lucha sindical la integración en el Sector Público .En 2012 el Estado liquidó y privatizó una gran cantidad de empresas públicas entre las que estaba Remolmar. Gracias a las condiciones laborales histórica-mente logradas por CGT, Salvamento Marítimo fue la única empresa que se integró en el Sector Público.

¿Por qué una campaña como #**MásManosMásVidas?**

A consecuencia del cierre de fronteras en algunos países del Mediterráneo, los flujos de personas se han concentrado en el mar de Alborán y en el Estrecho. Esto ha supuesto un aumento de la carga de trabajo de unas plantillas que ya se encontraban bajo mínimos debido a los recortes tras el comienzo de la crisis. Con #MásManosMásVidas hemos tenido la intención de trasladar a la opinión pública las condiciones de un ser-vicio imprescindible para la ciudadanía. En concreto hemos pedido y conseguido que las embarcaciones tipo salvamar, que son las que tienen más carga de trabajo, cuenten con un tripulante extra y una tercera tripulación completa, es decir, estas personas trabajan ahora tres días 24 horas y descansan seis.

Ismael, desde diferentes sectores de la sociedad os han acusado injustamente de fomentar la "mi-gración ilegal" cuando realmente solo estáis cumpliendo con vuestro cometido, el rescate de perso-nas en la mar. ¿Cuál es tu opinión al respecto?

Injustamente desde los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado se ha acusado a las personas tra-bajadoras de Salvamento Marítimo de fomentar la "migración ilegal" por el hecho de rescatar vidas en la mar. En este sentido hay una cosa que está muy clara y es que el objetivo de Salvamento Marítimo, por el que fue creado hace 25 años, es rescatar náufragos y trasladarlos al puerto seguro más cercano. Lo hacemos con in-dependencia de la raza, la condición social, sexo, etc. que tengan estas personas que se encuentran en peligro. Intentaré dejarlo aún más claro. Cuando se produce un incendio en una casa y se llama los bomberos para que extingan

el fuego nadie se plantea qué tipo de personas puedan estar dentro. El bombero realiza su labor sin cuestionarse nada. Algo idéntico nos ocurre a nosotros, los trabajadores y trabajadoras de Salvamento Marítimo. Nuestra misión ter-mina cuando dejamos a las personas que hemos rescatado en el agua en un puerto seguro. Discernir la condición de esas personas que hemos llevado hasta el muelle escapa a nuestras funciones y además corresponde a otros organismos. Ni podemos ni que-remos asumir sus competencias, y ni podemos ni queremos ser la ex-cusa de sus carencias.

¿Realmente nos encontramos ante **una "avalancha" migratoria como se ha venido vendiendo todo el verano desde diferentes medios de comunicación?**

El mensaje como tal que se ha ve-nido utilizando por unos y otros es que hay una "avalancha" de migrantes pero realmente los números, a nivel europeo y en comparación con los de otros años, son menores. ¿Qué pasa real-mente? Que el espacio por donde llegan es muy pequeño, el Estrecho es minúsculo, y al cerrarse fronteras en otros países la gente viene a Europa por España. Las personas llegan a aquí porque geográficamente es muy fácil cruzar pero luego se buscan la vida en otros lugares. Realmente hay países mejores que España para sobrevivir. Este mensaje ha calado en la sociedad española y en la europea por diversos motivos. Por un lado, la llegada al gobierno y la aparición de partidos con tintes xenófobos, que han hecho del rechazo a la inmigración su principal bandera, como en Italia, Suiza, Austria, Dinamarca, etc. y los ex-tensos apoyos sociales que reciben en otros países como Francia, Alemania y España en los que no se ha dudado en utilizar la inmigración como arma arrojadiza en las contiendas electorales. Por otro lado están las dificultades para adaptarse que las personas migrantes encuentran en estos países. Son muy preocupantes los porcentajes que aparecen en algunas encuestas sobre la ciudadanía que declara albergar sentimientos ad-versos u hostiles hacia las personas migrantes.

Es una situación que se mantiene desde hace muchos años gracias a las políticas europeas de recepción de migrantes que continúan centrándose en la restricción fronteriza y la distribución de cupos de quienes con-siguen burlar estos controles. Es necesario un cambio urgente y la apertura de cauces normalizados que permitan recibir a estas personas. A diferencia de otros países, donde el porcentaje de personas migrantes que acceden por cauces normalizados supera a las que se ven obligadas a hacer lo por vías no regularizadas, Europa apenas admite ciudadanos de otros países y sigue empeñada en mantener políticas restrictivas, trasladando un mensaje de invasión a la población. En este sentido, es llamativa la cifra de países no europeos que tienen normalizada la recepción de personas procedentes de otros y que obvia-mente no han sufrido ningún final apocalíptico de los discursos xenófobos. La realidad es que Europa en-vejece mientras sigue aferrada apolíticas tan viejas y retrógradas como ella misma. Hasta que no se normalice la llegada de personas y se acabe con la visión de invasión, no van a dejar de perecer seres humanos en nuestras aguas.

TRIBUNA ABIERTA

Salvar a Salvamento Marítimo

Si no lo evitamos, Salvamento Marítimo se convertirá en un actor más con poder para generar muerte dentro de la frontera

Opinión/ Helena Maleno, 3 febrero 2019

Las nuevas medidas para la militarización de la frontera sur convertirán a Salvamento Marítimo en una pieza clave para el control migratorio. Así, estas resoluciones hacen un uso fraudulento del servicio público, cuyo objetivo es la salvaguarda de la vida en el mar y no la ejecución de sistemas de control del movimiento.

Debemos enmarcar este cambio que enfrenta Salvamento Marítimo en las políticas globales europeas de "gestión de la vida humana en las fronteras", que sabemos han optado por varias estrategias de muerte selectiva en estas últimas décadas.

Una de ellas ha sido el uso directo de material militar implementado y favorecido por los intereses de las industrias armamentísticas del norte global. Es decir, ejecutar a las personas migrantes en los tránsitos y en los intentos de cruce; ya sea por acciones de los militares de los Estados o por la violencia de las organizaciones criminales.

Y otra de las políticas, tal vez incluso más eficaz que la primera, pasa por no asesinar directamente a las personas que se mueven, pero sí por dejarlas morir.

La muerte como principio último del control fronterizo entra dentro del concepto de necropolítica acuñado por Achille Mbembe. Este pensador camerunés explica que los "regímenes políticos en el mundo actual obedecen a la premisa de hacer morir y dejar vivir" y sitúa la aparición de estas estrategias de control sobre la vida en la colonización.

Si no lo evitamos, Salvamento Marítimo se convertirá en un actor más con poder para generar muerte dentro de la frontera, aunque este hecho ataque a la base fundamental de su servicio, que es la defensa del derecho a la vida. Salvamento Marítimo de España ha sido, hasta el momento, un pequeño oasis de vida en las políticas de muerte de la Fronteras europeas.

El Mediterráneo occidental es un claro ejemplo de a quiénes se deja morir en el mar. El pasado 1 de febrero la justicia italiana abrió una investigación a los guardacostas de este país bajo la sospecha de no haber prestado asistencia en un naufragio de mediados de enero donde murieron 117 personas.

No es la primera vez que un servicio público europeo deja morir lentamente a naúfragos en el Mediterráneo, estableciendo así un Estado de excepción en el que los derechos de las personas migrantes dependen directamente de directrices militares y de control.

Para justificar este cambio en el rumbo de Salvamento basta con crear categorías de naúfragos con un marcado sesgo racial que son presentados como enemigos ficticios ante la población española.

Así, el racismo institucional es clave para que se tomen este tipo de medidas, porque los mensajes que se han vertido durante décadas de las personas que llegan en patera permiten su muerte y la criminalización de Salvamento Marítimo por defender su derecho a la vida.

Explica Mbembe que se construye "la percepción de la existencia del otro como un atentado a mi propia vida, como una amenaza mortal o un peligro absoluto cuya eliminación reforzaría mi potencial de vida y de seguridad". Por lo tanto, no rescatar "al otro" o no poner los medios para que sea rescatado es representado como una protección del Estado hacia su ciudadanía.

Así, llegados a este punto, cualquier medida política encaminada a dejarles ahogarse es totalmente asumible por el sistema democrático español y no es ya monopolio de los discursos de extrema derecha. Porque en la necropolítica que vivimos en nuestras fronteras marítimas los cuerpos racializados, los cuerpos que no son privilegiados por razón de su nacimiento, son mercancías, son desechables, y los grupos de personas migrantes que transitan los mares pueden ser fácilmente eliminados.

Por eso, durante estos años, hemos defendido a Salvamento Marítimo, pero sobre todo a las personas que trabajan en este servicio y que no quieren aceptar que se pervierta su labor. Trabajadoras que quieren seguir defendiendo el derecho a la vida de cualquier náufrago con los mejores medios y con la misma fuerza.

Por eso, durante estos años, hemos visto cómo las comunidades migrantes y las familias se organizaban para poder alertar de situaciones de riesgo en el mar. Porque nadie como ellos saben que sus vidas no importan en las fronteras y porque nadie como ellos sabe cómo se resiste ante esas políticas de muerte.

"Si los hijos blancos de aquellos que dejaron de buscar a mi hijo negro estuviesen en el mar, estuviesen en peligro. Si dependiese de mí buscarles, pondría todos los medios necesarios a mi alcance para encontrarles vivos. Porque ni siquiera a aquellos que dejaron de buscar a mi hijo les deseo que pasen por el calvario por el que mi familia está pasando", padre de un desaparecido en 2018 en el Estrecho de Gibraltar.

andalucía información
Viva Campo de Gibraltar

Salvamento Marítimo un honorable servicio público

Salvamento Marítimo un honor recibir vuestra ayuda y amparo.

Opinión/ Rafael Fenoy 17/03/2019 · 11:16h.

No es esto lo que se desprende la calificación que Vox realizó de la tarea que Salvamento Marítimo hace, rescatando de las garras de la muerte a miles de personas en el estrecho, al calificarlo como "autobús" nada más y nada menos que de las "mafias".

Posteriormente una diputada andaluza de ese partido ha venido a excusarse de estas más que desafortunadas manifestaciones, que ponen en evidencia el menosprecio de determinadas personas que militan en Vox por un servicio público esencial para proteger a los náufragos de una muerte segura.

Si la Sra. diputada sabe que las mafias se ponen en contacto con salvamento marítimo debe aportar toda la información de que disponga a la seguridad del estado, para que persigan el grave delito de traficar con seres humanos. Sus declaraciones recogen la necesidad de que se persiga este infame tráfico que tiene su origen en las trágicas circunstancias que empuja a millones de personas a abandonar su tierra para encontrar otros lugares donde poder vivir con dignidad.

Bien harían los políticos que se manifiestan contra la acogida de migrantes realizar el bloqueo de las grandes mafias compuestas por gobiernos corruptos y multinacionales que explotan a los habitantes, los recursos naturales y las riquezas de los países de origen de estos migrantes. Naciones Unidas identifica a 48 países menos desarrollados, los cuales se encuentran especialmente en África, Asia, Oceanía y un país del Caribe. Que comparten la vulnerabilidad económica, bajo desarrollo humano y la falta de instituciones fuertes y confiables. Ahí están las mafias. Esas son las genuinas mafias que comercian legalmente con materias primas estratégicas. Pero, con estas mafias ¿Quién se mete? Ellas son el origen de este horrendo crimen contra la humanidad.

Los políticos que miran para otro lado y culpabilizan a las personas migrantes de su "mala suerte", forman parte también de este entramado mafioso, aunque lo hagan inconscientemente. La humanidad que debe mover a la compasión y al acogimiento, debe también atizar la ira contra esas grandes mafias legalmente reconocidas y con las cuales los Estados del primer mundo hacen pingües negocios.

Salvamento Marítimo un honor recibir vuestra ayuda y amparo.

Té con ideas: el delito de ser solidario. #MásManosMásVidas

La criminalización de la ayuda humanitaria y el desmantelamiento del servicio de Salvamento Marítimo centraron nuestro cuarto encuentro Té con Ideas en Málaga Acoge que congregó a más de treinta personas en nuestra sede de calle Bustamante.

Para dar su testimonio estuvieron con nosotras Manuel Capa, tripulante de Salvamento Marítimo y miembro de la sección sindical CGT y Miguel Roldán, bombero malagueño bajo investigación por colaborar con una ong alemana salvando vidas frente a las costas de Libia.

«A consecuencia de la criminalización de la ayuda humanitaria ahora mismo no hay oenegés que estén trabajando» en el Mediterráneo central», lamentó Roldán, quien relató su experiencia personal cuando se embarcó voluntariamente en 2017 con una onegé alemana en un barco pesquero reconvertido para el rescate » Nos encontramos con gente que se lanzaba al mar con la única oportunidad de vida de que los pudieran encontrar. Si nosotros no lo hacíamos se las tragaba el Mediterráneo. Iban en unas embarcaciones neumáticas de una precariedad absoluta, hacinados, sin ningún elemento de flotabilidad y exhaustos».

A raíz de su labor de salvar vidas, este bombero recibió un año después, en junio de 2018, una notificación de la policía en la que se le comunicaba que estaba bajo investigación por cooperación en el tráfico de personas lo que le puede acarrear hasta 15 años de prisión.

«Vivimos situaciones límite en las que tuvimos que dejar morir a gente y no pudimos ir a rescatarlos por estar dentro de aguas libias. En ocasiones tuvimos que esperar una autorización mientras la gente se hundía delante de nosotros«.

Relató con emoción experiencias duras y aludió a la situación de Libia, un puerto que se considera seguro y donde, sin embargo, «hay esclavitud en pleno siglo XXI».

Las cifras de muertos en el Mediterráneo son en su opinión «ficticias» porque no se conoce cuántas se traga el mar. Por eso «es importante que la gente se conciencia de lo que está pasando, que no veamos números sino personas que huyen de una guerra, de hambruna extrema, personas que lo que quieren es una oportunidad para vivir«.

En su intervención, Manuel Capa denunció la carencia de tripulantes en Salvamento Marítimo. Ante la sobrecarga de trabajo, reivindicó el aumento de la flota para poder acortar los tiempos de embarque y poder rescatar de forma segura. «Si se están desmontando tripulaciones ¿qué va a ocurrir cuando aumente el volumen de trabajo?«, se preguntó, y recordó que se encaran situaciones que generan mucho estrés, cansancio físico y psicológico.

La reducción de la flota a finales del año pasado coincide con el «apagón informativo» generado por la empresa al desaparecer las informaciones que ofrecía el ente público -al minuto y en las redes sociales- sobre el número de pateras rescatadas. «Desapareció la única información fidedigna que había en la sociedad y una de las formas que tenían los familiares de los migrantes de saber sobre sus parientes», indicó.

Por otro lado, Capa criticó la militarización del servicio de Salvamento Marítimo, con la presencia de guardias civiles a bordo del buque de Salvamento Clara Campoamor. También explicó cómo se procede actualmente cuando se localizan una patera: «A día de hoy se espera a ver si Marruecos atiende. Se espera que las patrulleras marroquíes lleguen a recogerla teniéndola a la vista. Si se hunde o las personas caen al agua es cuando intervenimos».

El tener que esperar en esas balsas neumáticas sobrecargadas, más peligrosas cuanto más tiempo pasa, genera ansiedad y nervios entre las personas a bordo, aseguró Capa, quien además apuntó que Marruecos «no es un puerto seguro a día de hoy».

Además de su reclamo de más personal para salvar más vidas en El Estrecho, Capa criticó que aún siguen averiados los radares de búsqueda de personas de los aviones de Salvamento Marítimo.

Tras las intervenciones de Miguel y Manuel hubo muchas preguntas y se generó un debate interesante entre los asistentes que coincidieron en la necesidad de una mayor concienciación y movilización de la sociedad frente a estas realidades.

La periodista María José Moreno asistió al encuentro y escribió el reportaje Recortes y humo en la frontera sur, publicado en Cuarto Poder. También participó en el Té con ideas la periodista Patricia Simón, quien realizó una crónica radiofónica en su programa Ciudad Derechos y Memoria de M21 Radio con entrevistas a Miguel y Manuel.

Las dejaron morir

Políticas migratorias que persiguen la solidaridad y la cooperación entre países para ayudar a refugiadas y migrantes. Desinformación y presiones gubernamentales para que no se comunique sobre rescates de pateras. Cambios de protocolo en la gestión de emergencias de los medios de rescate y salvamento marítimo. Auge de los discursos racistas y xenófobos contra quienes huyen de la miseria y de la guerra en sus países de origen… siguen fomentando las muertes en la Frontera Sur.

Opinión/Macarena Amores 24 junio 2019

El pasado 19 de junio un buque encontraba una patera con 27 personas a bordo, entre ellas una niña muy pequeña. Relatan los tripulantes del ‘Vronskiy’ que cuando llegaron hasta la embarcación que se encontraba a la deriva, los supervivientes alertaron de la muerte de otras 22 personas. Habían fallecido durante la travesía y tuvieron que arrojar sus cuerpos al mar.

Activistas y oenegés alertaron de la situación en la que se encontraban estas personas. Lo hicieron como siempre, pidiendo a las autoridades españolas que se apresuraran en recogerles para evitar una desgracia. Pero esta vez –y todo apunta a que no será la última-, el Estado español no puso en marcha ningún mecanismo de ayuda. La consecuencia es que 22 seres humanos, con esperanzas e ilusiones, han perdido la vida injustamente. La consecuencia, creo yo, debería dar para un escándalo en nuestra sociedad, debería remover las conciencias de quienes andan apoyando y fomentando discursos de odio hacia las personas refugiadas y migrantes. Pero nada de eso ocurre. Ni nos escandalizamos ni nuestro primer mundo se paraliza. Nos estamos acostumbrando a que lo que ocurre en la Frontera Sur sea algo rutinario, algo que “tiene” que pasar irremediablemente. Están y estamos normalizando la muerte de personas que vienen pidiendo auxilio. La muerte de gente que no quiere pasar hambre, que no quiere ser esclava, que no quiere sufrir persecuciones por motivos ideológicos o religiosos, que no quiere ver crecer a sus hijos e hijas en países saqueados y en los que hoy por hoy no tienen ningún futuro.

Salvamento Marítimo, organismo público dependiente de Fomento, lleva meses funcionando con un cambio de protocolo en cuanto a la gestión de las emergencias que se producen en la mar, sobre todo en relación a las que tienen que ver con la atención de personas migrantes que utilizan la ruta del Mediterráneo para llegar hasta Europa. Desde que el gobierno socialista de Pedro Sánchez decidiera que un militar se encargase de ello el pasado verano, creando la figura del “Mando Único”, la prioridad viene siendo otra.

Hemos podido saber que Salvamento Marítimo, ante este último naufragio ocurrido en el mar de Alborán el 19 de junio, recibió órdenes de no buscar la embarcación. Tampoco se inició la búsqueda de los cuerpos de las 22 personas que iban a bordo de la misma. La unidad que se movilizó para esta emergencia solo se limitó a recoger a las personas que el 'Vronskiy' había encontrado y a trasladar en helicóptero hasta hospitales de Almería a 6 ellas que presentaban un cuadro bastante grave de salud.

Desde la dirección de Sasemar justifican esta decisión en base a que la patera se encontraba en aguas del Estado de Marruecos. Sin embargo, y como corroboran los propios trabajadores del servicio, siempre se han realizado rescates –cuando la situación así lo ha requerido- en aguas marroquíes. Uno de estos trabajadores, sindicalista de la CGT, explicaba en una entrevista en Ràdio Klara con motivo del Día Mundial del Refugiado, que en la mar las fronteras dejan de tener sentido cuando la vida de alguien corre peligro. "Hemos entrado en aguas marroquíes muchas veces y más cuando lo que te separa de una emergencia son solo unos pocos metros mientras ves cómo la gente se va al fondo del mar", decía Ismael Furió. Ahora, según el compañero, avisan a Marruecos para que sean sus servicios de salvamento los que se encarguen de los rescates. Como el que deberían haber realizado el miércoles, 19 de junio de 2019, o como el que tampoco lograron llevar a cabo con éxito a mediados de marzo de 2019, cuando otras 45 personas se ahogaron en otro naufragio denunciado por oenegés y activistas.

CGT, a través de estos trabajadores, también señaló hace meses que por un lado, uno de los objetivos de este Gobierno es el de militarizar las labores de rescate y salvamento marítimo –como demostraría la presencia durante meses de policías en buques de un organismo público y civil como Sasemar-, y por otro reducir el número de rescates, incluso haciéndolos desaparecer de las noticias sobre sucesos de gran parte de los medios de comunicación. Por eso el ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, ha pedido recientemente "cautela" a la hora de informar sobre rescates en el Mediterráneo, dejando claro que quien debe "controlar" los datos sobre los mismos es el Mando Único.

Las reuniones para llegar a acuerdos sobre migración entre España y Marruecos son también una realidad, como lo es que desde las instituciones del Estado español se esté desmantelando un servicio público imprescindible, como demuestra la retirada de medios y refuerzos en las unidades de rescate más activas.

Ante todas estas evidencias los socialistas, que se preparan nuevamente para continuar gobernando, niegan a través de su ministro del Interior que existan cambios en la forma de rescatar, culpando de las tragedias a las que asistimos casi todos los días a las mafias que trafican con personas.

En cuanto a las mafias, es interesante recordar lo que Nino Trillo –abogado y miembro de la caravana 'Abriendo Fronteras'- concretaba sobre las mismas en un artículo llamado 'La deriva criminalizadora en la crisis migratoria del Mediterráneo'. Según Trillo, se culpa a las mafias pero la realidad es que estas, como ocurriera con la Ley Seca, no dejan de proliferar gracias a unas políticas migratorias que están convirtiendo las rutas en caminos infranqueables. Apuntaba también el compañero a que estas mafias, junto con las fuerzas de seguridad de estos países, como Marruecos, son las grandes beneficiarias unidas a las empresas que suministran y mantienen los dispositivos tecnológicos de control y vigilancia. No se olvidaba Nino Trillo, en este artículo, del papel que juega Frontex (la agencia europea de control de fronteras), dejando claro que Europa, la Europa Fortaleza, no se ocupa de salvar vidas sino de controlar y vigilar sus fronteras haciendo de estas rutas un camino cada vez más peligroso y mortífero para miles de seres humanos… como los que acaban de [dejar] morir en el Mediterráneo hace cinco días.

Salvamento Marítimo

#MásManosMásVidas