

1.- Comunicado Reunión Pleno Comité 30-01-2025

3 de febrero 2025

Estimados compañeros,

El pasado día 30.01.2025 se llevó a cabo la reunión del pleno de delegados que correspondería al mes de diciembre en el CESEMI Jovellanos.

1. Estado de las competencias de Salvamento Marítimo al Gobierno Vasco y su impacto en los trabajadores de Sasemar en dicho territorio.

El director de la entidad intervino en este punto, dejando claro que se han emitido tres informes que desaconsejan firmemente esta transferencia. La razón principal es que SASEMAR realiza rescates más allá de las 12 millas, incluyendo operaciones bajo acuerdos internacionales con Francia, lo que hace inviable la cesión de competencias. Además, la lucha contra la contaminación en el mar es una responsabilidad exclusiva del Estado, tanto en sus aguas territoriales como en la Zona Económica Exclusiva (ZEE), conforme al Convenio MARPOL.

El único escenario posible es la cesión de unidades de Cruz Roja dentro del límite de las 12 millas, sin afectar las operaciones de Salvamento Marítimo.

2. ¿Cuál será la determinación de SASEMAR respecto a la inclusión de las unidades tipo Salvamar en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras en Canarias (REBECA)?

En este punto, el director volvió a intervenir, pero lejos de aportar claridad, se limitó a recalcar que no disponía de información al respecto. Su única afirmación fue que actuarían en beneficio del Ente Público, sin concretar ni definir ninguna posición clara. Una declaración vacía que, lejos de aportar soluciones, sirvió para esquivar el tema y pasar rápidamente a otro punto, como quien sacude el polvo debajo de la alfombra esperando que nadie se percate.



Sindicato Federal de SASEMAR

Sector Mar y Puertos

Avenida del cid, 154 46024 Valencia

Teléfono: 639570144 / 963834440 Fax: 963834447cgtsectormar@cgt.es

3. Número de personas afectadas por el cobro de indemnización al no haber consolidado plaza en el proceso de estabilización de empleo.

El total de trabajadores afectados por el cobro de la indemnización asciende a 50. Estos trabajadores llevan demasiado tiempo esperando el pago que les corresponde por derecho. Tras una espera injustificable, se nos informa que el pago se realizará a primeros de marzo, una vez finalizado el proceso. Exigimos que se cumplan los plazos sin nuevas demoras ni excusas.

- α. En las liquidaciones de fin de contrato no se están liquidando la parte proporcional de vacaciones generadas, se solicita que se aplique en las liquidaciones.**

La dirección de RR.HH. no dispone de dicha información, se comprometen a revisarlo y a darnos la información pertinente a este respecto.

4. Número de plazas previstas para la próxima convocatoria de empleo público y calendario que se baraja para la publicación de estas.

El número de plazas vacantes generadas entre los años 2022 y 2024 es de 107, de las cuales actualmente solo están autorizadas 85. Desde RR.HH. nos informan que están trabajando para que la Función Pública autorice la totalidad de estas plazas, utilizando parte de la reposición prevista para el año 2025.

5. Estado de las Salvamares itinerantes y fecha prevista para la convocatoria interna de los tripulantes fijos.

Desde la Dirección de Operaciones nos informan que las unidades desplegadas están solventando el problema en las Islas Canarias. Por ello, y en consenso con RR.HH., han decidido extender los contratos del personal eventual hasta completar el plazo máximo de seis meses.

Desde la parte social reiteramos que estas plazas deben ofertarse internamente. Ha quedado demostrado que la propuesta planteada desde esta sección sindical es viable. Sin embargo, desde Operaciones argumentan que solo evaluarán su utilidad cuando dichas unidades sean trasladadas para cubrir vacantes en otras áreas durante las varadas.



Nos resulta inaceptable este planteamiento, especialmente considerando la situación actual. La llegada masiva de embarcaciones precarias sigue en aumento: en 2024 se contabilizaron 46.843 personas en 700 embarcaciones en las Islas Canarias, y 14.431 personas en 1.100 embarcaciones en Península y Baleares. Ignorar esta realidad y posponer decisiones clave solo agrava el problema.

6. Solicitamos la incorporación del cuarto tripulante al resto de las Salvamares y que las bajas de estos tripulantes sean cubiertas en todo momento, asegurando que las tripulaciones actuales constituyan la tripulación mínima.

El responsable de la Dirección Económica señala que el clima político actual no permite prever la aprobación de los Presupuestos Generales del Estado, lo que nos mantiene operando con los presupuestos prorrogados de 2023.

En relación con las bajas en las unidades que cuentan con un 4º tripulante, RR.HH. indica que no dispone de personal suficiente para cubrir estas sustituciones y que incluso dentro de esas mismas unidades hay dificultades para completar los relevos.

Desde nuestro punto de vista, entendemos la carga de trabajo que enfrenta el departamento de RR.HH., pero esto no justifica trasladar la responsabilidad de la falta de cobertura a los propios tripulantes. La gestión de personal debe ser planificada y eficiente, garantizando la operatividad de las unidades sin que la flota asuma las consecuencias de una estructura insuficiente.

7. Gestión de las sustituciones en las unidades. Por ejemplo, la reciente sustitución en el BS María Zambrano, donde se incorporaron dos oficiales nuevos y el primer oficial de puente realizó su primera sustitución como capitán.

La Dirección de RR.HH. nos informa que esta no era la primera sustitución de un capitán por un primer oficial. Sin embargo, confirman que, en este caso, ambos oficiales estaban realizando su primer embarque en Salvamento. Asimismo, aseguran que se recurrió a tripulantes de la lista de embarque para la cobertura de estas vacantes.

Desde la parte social, valoramos positivamente que se respete la lista de embarque para la asignación de sustituciones. No obstante, consideramos fundamental que, en situaciones como esta, se



garantice que al menos uno de los oficiales tenga experiencia previa en las operaciones que realizan las unidades. La seguridad y eficacia del servicio dependen, en gran medida, del conocimiento del entorno y los procedimientos. Por ello, instamos a que en futuras sustituciones se tenga en cuenta este criterio, evitando así exponer a la tripulación en las operaciones a riesgos innecesarios.

- a. **Se solicita a la empresa que los puestos de primeros oficiales incluidas bajas se cubran con el personal que ocupa el puesto de segundo por orden de antigüedad en el mismo.**

La empresa se escuda en el artículo 8 del convenio para recordarnos que la organización del trabajo es potestad exclusiva de los órganos de gobierno y dirección del Ente. Además, insiste en que no se cumpliría el principio de mérito e igualdad.

Desde la parte social, dejamos claro que, efectivamente, así es. Sin embargo, si realmente se pretende que los tripulantes tengan una carrera profesional dentro del Ente y garantizar una formación continua, la única forma de lograrlo es asegurando que hayan pasado por los puestos inmediatamente superiores. Pretender que la profesionalización se dé por arte de magia, sin experiencia real en los cargos, es una estrategia tan cómoda como ineficaz.

8. Estado del procedimiento para que los primeros oficiales de los Buques de Salvamento puedan renovar sus certificados DP.

Desde RR.HH. nos informan que ya han recopilado toda la información necesaria para la renovación de los certificados, así como el listado de tripulantes que los poseen.

Ahora deben evaluar cómo gestionar el coste de estos cursos para no perder las certificaciones, teniendo en cuenta que las exigencias del Nautical Institute se han incrementado en comparación con los criterios anteriores.

9. Aclaración de lo sucedido con la unidad G. Concepción Arenal en el mes de agosto. Seguimos a la espera del informe solicitado en el



pleno anterior y solicitamos información sobre el motivo del envío de unidades más allá de su autonomía operativa.

El departamento de Operaciones informa que no dispone del informe, que un tripulante está de baja y aún no lo ha presentado.

Desde la parte social, reiteramos la necesidad de acceder a dicho informe en cuanto esté elaborado.

10. Número de intervenciones vinculadas al rescate de embarcaciones precarias realizadas por las tres últimas unidades reforzadas con cuarto tripulante en la zona de Canarias, según lo anunciado por la dirección de Sasemar en prensa.

Desde el departamento de Operaciones nos informan que el número de servicios ha sido 0.

Mientras tanto, la parte social observamos con asombro cómo, a pesar de la negativa a incorporar 4º tripulantes por la falta de presupuestos generales del estado, se han utilizado 6 contratos para reforzar unidades que ni siquiera estaban destinadas a la intervención en inmigración. En lugar de aplicar una solución lógica, como la incorporación de una tercera tripulación cuando realmente ha sido necesaria, se ha optado por una estrategia incoherente y chapucera.

El anuncio a bombo y platillo en la prensa ha resultado ser un fracaso absoluto, por más que intenten disfrazarlo con excusas y justificaciones vacías. Más grave aún es que estos contratos expiran en marzo, sin posibilidad de renovación en los próximos 18 meses, lo que evidencia una planificación digna de estudio... pero en un manual de lo que no se debe hacer.

Y como si esto no fuera suficiente, ahora la dirección se plantea, en su infinita sabiduría, imponer unilateralmente un calendario de trabajo que alteraría por completo la vida de los tripulantes: 1 día de embarque por 2 de descanso, una medida con la que, de repente, pretenden cumplir el RD 285/2002... después de 20 años ignorándolo. Lo que no se tolera ni se tolerará es que se juegue con la conciliación laboral y personal de los trabajadores para tapar una gestión ineficiente con soluciones improvisadas.



11. Estado de los informes de intervenciones de las siguientes unidades:

- b. **G. Concepción Arenal:**
 - i. **Asunto del gasoil.**
 - ii. **Rescate en La Estaca.**
- c. **Salvamar Acrux:**
 - i. **Rescate de personas por encima de su capacidad.**
- d. **G. Polimnia:**
 - i. **No rescate de personas y requerimiento de la Salvamar Acrux para dicho servicio.**

La Dirección de Operaciones nos informa que nos facilitarán los documentos una vez los tengan.

12. Estado de las llegadas de embarcaciones precarias a nuestro litoral, especificando las zonas:

- e. **El Hierro.**
- f. **Tenerife.**
- g. **Gran Canaria.**
- h. **Zona del Levante Canario (Lanzarote y Fuerteventura).**
- i. **Zona del Estrecho.**
- j. **Zona de Alborán.**
- k. **Levante Mediterráneo.**
- l. **Islas Baleares.**

Al parecer, los datos que manejaba la Dirección de Operaciones no coinciden con lo solicitado por la parte social. Nos los facilitarán cuando los tengan.

13. Varadas de las unidades.

Para 2025 se estima la realización de 56 varadas, de las cuales 7 corresponden a unidades mayores.

En cuanto al Marta Mata, se prevé que los trabajos de alineación duren un mes, aunque, cuando llegue el momento de actualizar el SEDNI, la unidad volverá a quedar inoperativa. Y, como siempre, seguimos insistiendo en que hay fechas y fechas para programar varadas, pero parece que a nadie le importa, como quedó demostrado con el caso del SAR Gavia, varando en pleno diciembre, en un alarde de planificación brillante.



Desde la parte social, nos preocupa enormemente el desastre recurrente que suponen las varadas en los últimos años, sin importar el tipo de unidad. No es de recibo que un ente público, obligado a regirse por la Ley de Contratos del Estado, termine enviando sus unidades a los peores astilleros y varaderos de toda España, donde los trabajos nunca quedan bien realizados y la lista de tareas pendientes se pospone una y otra vez. Es un círculo vicioso de incompetencia, donde cada varada es una lotería y lo único seguro es que las unidades saldrán igual o peor de lo que entraron.

14. Listado de unidades con equipos de ayuda a la navegación o de búsqueda inoperativos, según su declaración de capacidades.

El único caso registrado es el de la Salvamar Polaris, debido al Gonio.

Consideramos preocupante que desde las unidades no se estén utilizando los medios disponibles para comunicar la falta de capacidades operativas. Es fundamental que cualquier problema o limitación se traslade de manera adecuada, ya que solo así se podrá buscar una solución efectiva.

Es necesario llevar a cabo una labor de divulgación que permita transmitir con claridad y firmeza los problemas que afectan a las unidades. La comunicación interna es clave para mejorar la operatividad y garantizar que los recursos disponibles se utilicen de la mejor manera posible. Si no se informa correctamente, las carencias seguirán sin resolverse y, a la larga, esto repercutirá en la seguridad y eficiencia del servicio.

15. Listado de unidades cuyos equipos de navegación y/o búsqueda han sido actualizados.

El responsable de la flota nos informa que nos trasladará la lista de unidades a las cuales se le han actualizado sus equipos.

16. Número de partes de no conformidad abiertos y unidades a las que pertenecen.

- Clara Campoamor: 2 partes.
- Heroínas de Salvora: 1 parte.
- Marta Mata: 1 parte.
- Salvamar Mimosa: 1 parte.
- Salvamar Dipdha: 1 parte.
-



Nuevamente, nos resulta sorprendente la escasez de partes de no conformidad, especialmente considerando la cantidad de quejas que recibimos desde las unidades. Si estos problemas no se documentan adecuadamente, nuestra capacidad de actuación ante la dirección se ve seriamente limitada.

Al igual que en el punto anterior, es imprescindible reforzar la divulgación y la pedagogía sobre la importancia de utilizar estos informes como herramienta fundamental para evidenciar las deficiencias y exigir soluciones. Sin una base documental sólida, cualquier reclamación queda en el aire, sin fuerza ni respaldo para su resolución. Es fundamental que todos los tripulantes comprendan que reportar las incidencias no es una mera formalidad, sino una acción necesaria para mejorar las condiciones operativas y laborales.

17. Previsión de nuevas construcciones: Guardamar, Buque y Salvamar.

Actualmente, está en vigor la licitación de dos buques para sustituir al Alonso de Chaves y al Punta Mayor, con un coste de 40 millones de euros cada uno, financiados por el Banco Europeo de Inversiones. Sin embargo, aunque el dinero está aprobado, aún faltan los trámites legales. En caso de no haber Presupuestos Generales del Estado, SASEMAR tendrá que recurrir al mecanismo de endeudamiento para sacarlo adelante.

Por otro lado, el Plan Nacional de Salvamento contempla la construcción de dos nuevas Guardamares, lo que implicará un incremento de personal, además de las dos Salvamares anuales de reposición.

Desde la parte social, seguimos insistiendo en que la reposición de solo dos unidades tipo Salvamar por año es claramente insuficiente. Pero lo más preocupante es que, una vez más, parece que no se ha aprendido nada de los errores del pasado. Se ha advertido en repetidas ocasiones sobre los problemas de la propulsión azimutal en los buques de 60 metros, y, para nuestra sorpresa, se va a volver a cometer el mismo error. Parece que la estrategia es repetir fallos en lugar de corregirlos, como si la experiencia y las advertencias de los profesionales de la flota no sirvieran para nada.

18. Estado de los partes de garantía abiertos en el BS Heroínas.

El responsable de la flota nos informa, con aparente tranquilidad, que se han abierto 106 partes de garantía, de los cuales 4 son graves. Pero, según se desprende no es para tanto, porque claro, en comparación con los del



Clara y el Inda, esto es casi un éxito. Se aprecia que donde la vara de medir no es la excelencia, sino ver quién la pifió peor en el pasado.

Desde la parte social, lo tenemos claro: menos celebrar que "pudo haber sido peor" y más arreglar lo que no funciona. No se trata de coleccionar partes de garantía como si fueran cromos, sino de evitar que cada nuevo buque llegue con una lista de fallos digna de un manual de "lo que no hay que hacer". Pero bueno, al ritmo que vamos, quizás dentro de unos años nos digan que estos errores eran poca cosa comparados con los futuros desastres. Todo un ejemplo de previsión y profesionalidad.

19. Estado del proyecto para mejorar la estabilidad de las Guardamares.

La dirección desconoce por completo este proyecto, aunque, en un momento de iluminación, admiten que algo existe al respecto.

Cuando finalmente logren encontrarlo, nos informarán. Lamentable, pero cierto. Una muestra más de la descoordinación y falta de control que sigue imperando.

20. Estado del cobro relacionado con el caso OS35.

Nos informan que han interpuesto una denuncia en Madrid, dado que uno de los P&I esta afinada en la península y el juez ha admitido la demanda de 3.800.000 €.

21. Aclaración sobre el estado de la licitación de la uniformidad y cuándo se procederá al envío a las unidades.

El proceso sigue su curso y, tras la reunión prevista con Iturri, se espera que la uniformidad esté disponible en un plazo de 6 meses.

Mientras se lleva a cabo la fabricación del stock necesario para su distribución, se implementará una marca blanca de uniformidad como medida temporal.

Además, se ha informado de problemas con los patronajes femeninos, por lo que se contactará con el personal afectado para solventar estos inconvenientes antes de iniciar la producción.



22. Crear un calendario mensual con las movilizaciones programadas en las guardamares para que puedan tener una orientación de donde se encontrarán para coordinar compras y relevos.

En respuesta a la reclamación de la parte social y tras ciertas reticencias por parte de Operaciones, se ha acordado llevar a cabo una prueba piloto para evaluar su viabilidad.

Por otro lado, en cuanto a la previsión de movimientos de los buques, se ha señalado que esta información no está llegando correctamente a las unidades. Nos informan que lo solucionarán, ya que el procedimiento sí se está llevando a cabo.

23. Varios.

Respecto al Starlink, nos informan que en los buques ya está operativo y que en las Guardamares solo disponen de él la Urania, Calíope y Concepción Arenal, mientras que la Polimnia y la Talía siguen esperando.

Desde la parte social, denunciemos que el servicio está completamente capado y que, en navegación, se pierden los datos, dejando a la tripulación sin una conexión fiable para comunicarse vía internet. Es inaceptable que, mientras todas las navieras del mundo han incorporado sistemas estables de comunicación, nosotros sigamos anclados en la prehistoria tecnológica. ¿Hasta cuándo vamos a estar a la cola en algo tan básico?

Por último, nos comunican que han vendido la Salvamar el Puntal por un importe de 20.000€,

Salud y acierto.

Delegados de CGT Flota Sasemar



Sindicato Federal de SASEMAR

Sector Mar y Puertos

Avenida del cid, 154 46024 Valencia

Teléfono: 639570144 / 963834440 Fax: 963834447cgtsectormar@cgt.es