

LA MARINA MERCANTE TAMBIEN EN CONFLICTO

PROBABLEMENTE, más del 50 por 100 de los marinos titulados españoles navegan en estos momentos en barcos extranjeros. Casi por una cuestión de dignidad. Están mejor pagados (mucho mejor pagados), tienen mejores condiciones laborales, más vacaciones... La emigración es fácil: navegar por na-

especialidad de máquinas, podían ser realizados en buques de cualquier pabellón. Desde el 9 de agosto de 1974, fecha de promulgación del Decreto 2.596 sobre Títulos Profesionales de las Marinas Mercante y de Pesca, casi las dos terceras partes de esos 900 días deben ser cumplidos en barcos españoles. ¿Qué persigue el men-

He dicho importante, porque es de sobra conocida la nula conflictividad que hasta ahora había habido entre los marinos mercantes. Muy dispersos y sin posibilidad práctica de coordinación, la larga lista de reivindicaciones que cualquier marino lleva dentro se ahogaba siempre en acciones individuales que no iban más allá. O, lo que es muy frecuente, determinaba el abandono de la profesión. Era la única manera de romper el cerco. Ahora, el Decreto 2.596/74 —que puede cons-

tituir la chispa detonante de tantas injusticias contenidas— ha puesto en evidencia que algo ha empezado a cambiar. También en la mar.

Del Decreto y de las «las condiciones generales en que se desarrolla el trabajo y la vida de los asalariados del mar» (como diría José Manuel Montero) me hablan un grupo de marinos —capitanes, maquinistas, pilotos, alumnos y estudiantes—, reunidos de manera informal para la realización de este trabajo periodístico.

Juan Zamora Terres

vegar —el alejamiento familiar es el mismo—, es preferible un buque sueco, alemán e incluso uno panameño, que un barco español. No hay en el marino emigrante otras razones decisivas que las que puedan llevar a un bracero andaluz a una fábrica de Munich: ganar más dinero, así como obtener una mejor cualificación profesional (1).

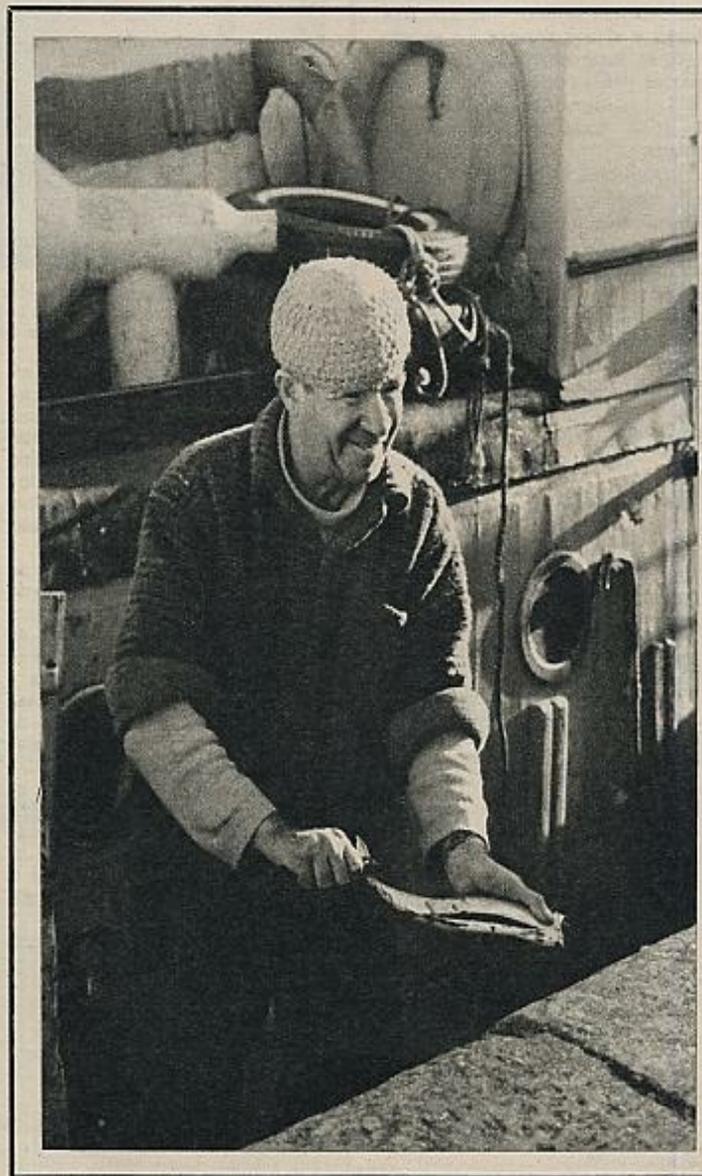
Tal como está estructurada la carrera náutica, el estudiante salido de la escuela debe pasar por un período de 400 días «de prácticas», forzosamente embarcado en buque español, durante el cual percibirá entre seis y ocho mil pesetas mensuales. En teoría, el alumno de puente, o de máquinas, está completando su formación. De ahí que lo que percibe no reciba el nombre de sueldo, sino el menos honroso de «gratificación». No sirven las prácticas en barcos extranjeros. Los navieros españoles cuentan así, durante cuatrocientos días, con una mano de obra prácticamente regalada, que efectúa unos trabajos de muchísimo más valor. Pocos son los alumnos que no han navegado ocupando un puesto de oficial de máquinas o de cubierta. Pasado el penoso «aprendizaje» y aprobado el examen de piloto o maquinista, el flamante marino quedaba hasta el 9 de agosto de 1974 en completa libertad de ofrecer su trabajo en el mercado laboral más interesante. Los «días» de navegación que son necesarios para ir adquiriendo las diferentes categorías profesionales, que culminan en el título de capitán para los estudiantes de Náutica y en el de maquinista naval jefe para la

cionado Decreto? Asegurar para los armadores españoles suficiente número de profesionales que dirijan sus barcos. A fuerza de pagar sueldos irrisorios y mantener una reglamentación laboral muy poco favorable a los intereses de los trabajadores, los buques españoles se habían quedado sin marinos. Primero se echó mano de titulados inferiores (patrones y mecánicos) que ocuparon los puestos de pilotos y maquinistas. Pero no fue suficiente. Entonces llegó el Decreto. Un Decreto que una carta abierta firmada por un grupo de marinos mercantes califica de «anticonstitucional», y parece que se opone a la cuantiosísima lista de leyes y declaraciones ministeriales que reconocen y defienden el derecho a la emigración.

La reacción de los afectados ha sido importante. A la carta abierta citada más arriba hay que añadir el paro académico en que se han visto envueltas todas las escuelas náuticas de España (2).

(2) N. de la R.—En asamblea autorizada que tuvo lugar el 29 de enero, los alumnos de la Escuela Oficial de Náutica de La Coruña manifestaron su desacuerdo con: 1. Las decisiones de la Administración al promulgar el Decreto 2.596/1974, de 9 de agosto de 1974, sin previa consulta a las partes afectadas. 2. La política desmesuradamente proteccionista de la Administración para con los armadores, en detrimento de la libertad profesional e intereses de los oficiales de la Marina Mercante. 3. Las normas establecidas para la obtención de las titulaciones, al obligar a la realización de la mayor parte de las prácticas en buques nacionales. 4. La degradación del nivel de la carrera de Náutica en favor de los titulados de Formación Profesional Náutico-Pesquera, por intrusismo profesional. Y, por todo ello, formulaban las siguientes peticiones: 1. Anulación del Decreto citado. 2. Creación de un órgano permanente consultivo y verdaderamente representativo de los intereses de todas las categorías profesionales de la Marina Mercante, así como la creación de un Colegio Profesional.

Similares peticiones se efectuaron, a lo largo de las últimas semanas en otras Escuelas Náuticas, como la de Barcelona, que —más adelante— cita el autor de este trabajo.



(1) N. de la R.—A este respecto, muchos de los marinos que han dejado oír su voz con motivo del actual conflicto, hablan también de la mejor preparación tecnológica de los barcos extranjeros, que les permite un moderno ejercicio de su profesión, y, sobre todo, de la ventaja que supone el asistir a cursos de especialización pagados por los armadores extranjeros, «costumbre» no habitual entre los españoles.



Para conseguir la miseria de treinta días de vacaciones al año, el marino mercante tiene que pedir el correspondiente relevo casi por favor.

LA SITUACION DE LOS MARINOS

Como testimonio de la problemática situación actual de los marinos mercantes españoles, y en cuanto exponente de la numerosa correspondencia recibida sobre el tema, publicamos este escrito, enviado al director de TRIUNFO, cuyos párrafos esenciales dicen:

ONSIDERO que nuestro primer y principal problema son las vacaciones. ¿Sabe usted, señor director, cuántas vacaciones está reglamentado que disfruten los marinos mercantes? ¡Asómbrese!, treinta días al año, es decir, un marino mercante está obligado a estar en su centro de trabajo (barco), lejos de su familia, trescientos treinta y cinco días al año durante veinticuatro horas diarias. Para nosotros no hay ni domingos, ni fiestas, ni sábados por la tarde ni puentes. ¡Nada! Todo eso está incluido en los treinta días de vacaciones.

Después de un cálculo elemental y teniendo en cuenta todo, un trabajador de tierra disfruta en total unos cuatro meses de vacaciones al año, además de dormir en casa todos los días, y permaneciendo en su centro de trabajo unas dos mil horas al año.

Un marino mercante disfruta un mes de vacaciones cada once meses embarcado, permaneciendo en el centro de trabajo unas ocho mil horas al año, con cincuenta y seis horas de trabajo a la semana, es decir, ocho horas diarias durante los siete días de la semana. Eso sin contar las horas extraordinarias, las cuales estamos obligados a hacer a cualquier hora del día o de la noche, ya llueva, truene, haga frío o calor y sea cual sea el estado de la mar.

La mayor parte de las compañías españolas, en cuestión de vacaciones, se atienen estrictamente a lo reglamentado.

Una vez expuesto todo esto, considero que para tener unas vacaciones justas, debemos tener un mínimo de cuatro meses al año para los barcos en viajes normales y de cinco meses para los pesqueros y petroleros que permanecen largos períodos de tiempo en alta mar sin tocar un solo puerto durante este tiempo, y cuando tocan, sólo permanecen en él veinticuatro horas, para volver a salir a navegar durante otro largo período de tiempo.

Otro gran problema son los sueldos. Sin duda usted se dirá que después de lo leído anteriormente, ganaremos ingentes cantidades de dinero. Pues bien. Está usted en un error. Me da vergüenza exponer aquí los sueldos establecidos en la Ordenanza del Trabajo de la Marina Mercante, pero cualquiera que tenga interés puede consultarla. No obstante le diré que teniendo en cuenta todas las circunstancias expuesta anteriormente y algunas más como: responsabilidad, riesgo, domingos y festivos trabajados, inclemencias del tiempo, zonas insalubres, etc., los sueldos son francamente intolerables.

Imagínese lo que ganaría, no va un directivo de una empresa de tierra, sino cualquier obrero especializado, sometido a tales condiciones. Lo ideal para nosotros sería que se procediese a una justa valoración de nuestro trabajo, teniendo en cuenta todos y cada una de las circunstancias enumeradas anteriormente. Creo que no es pedir demasiado.

Para no hacer demasiado larga esta carta, le diré, por último, que carecemos en los barcos de asistencia médica. En los barcos pesqueros y petroleros es imprescindible un médico o, por lo menos, un A. T. S., ya que debido a las navegaciones que realizan se producen gran número de enfermedades y accidentes, agravadas por la preocupación del enfermo o accidentado

al saber que se encuentra a mucha distancia del puerto más cercano. Actualmente la asistencia médica está a cargo de un oficial que, por supuesto, no está preparado para prestarla.

Todo esto, aunque parece increíble, es cierto, y creo que es un atentado contra los más fundamentales derechos humanos.

Naturalmente, a la vista de lo anteriormente dicho, la mayor parte de nuestros marinos mercantes navegan con armadores extranjeros, con lo que una parte de nuestra flota mercante nacional se encuentra sin personal titulado para tripular sus barcos. Como eso perjudica a los armadores españoles, el Ministerio de Comercio, en vez de solucionar el problema haciendo una Ordenanza del trabajo que obligue a los armadores a retribuir justamente a sus trabajadores de la mar y a concederles unos períodos de descanso en justa proporción a sus tiempos de embarque, lo cual sería en justicia lo ideal, dicta un Decreto con fecha 9 de agosto de 1974, por el que se obliga a todos los oficiales de nuestra Marina Mercante, para poder obtener los títulos superiores, a realizar sus días de mar en buques españoles, con lo cual la flota nacional no sólo cubrirá todos sus puestos de trabajo, sino que habrá un gran exceso de oferta de mano de obra con el consiguiente paro y demás problemas para nuestros marinos.

Una vez más se toma de una manera totalmente injusta y parcial (a favor de nuestros armadores), una medida que no sólo va contra la Declaración Universal de los Derechos Humanos, la cual declara el derecho de toda persona a la libre elección de su trabajo, sino que también va contra nuestra propia Ley de Emigración que establece taxativamente el derecho de todo español a emigrar.

Ante todo esto cabe preguntarse: ¿No será que los armadores españoles quieren ganar demasiado? Me explicaré. Los armadores españoles

concurrir al flete internacional, es decir, que los precios de sus transportes están a nivel de los de cualquier armador extranjero. Ahora bien, los armadores extranjeros pagan mucho más a sus marinos, les dan muchas más vacaciones, tienen por lo general barcos mejores y más cómodos (más caros), los barcos están menos tiempo en explotación, lo que les permite tener una flota moderna y con los últimos adelantos técnicos, todo lo cual también repercute en el precio. En consecuencia, como los ingresos son los mismos para los armadores españoles que para los extranjeros y los gastos de los españoles son mucho menores, la deducción es bastante simple: las ganancias de los armadores españoles son mucho mayores que la de los extranjeros, a costa de sus trabajadores, lo cual es bastante triste.

Creo que aun en el caso de no tener beneficios, la justicia está por encima de todo interés económico, por lo que si realmente como los armadores exponen, pierden dinero (cosa que dudo a la vista de lo anteriormente expuesto), lo que deben hacer es cerrar sus empresas o pedir ayuda económica al Gobierno, pues debido a la enorme cantidad de divisas que mueve la Marina Mercante, es el principal interesado en que los barcos y tripulaciones reúnan las condiciones necesarias para poder competir en el mercado internacional de fletes. Lo que de ninguna manera debe suceder es que los trabajadores sean los perjudicados en este asunto.

El día que se consiga una vieja aspiración nuestra, la de formar una asociación profesional que sea representativa y que desde tierra coordine y encauce nuestras aspiraciones a la vez que defienda nuestros intereses, ese día, se solucionarán muchos de nuestros problemas. Hasta ahora, por desgracia, ha habido muchos intereses para que este proyecto no prospere. ■ UN MARINO MERCANTE.

LA MARINA MERCANTE, TAMBIEN EN CONFLICTO

Las dos caras de los buques extranjeros

Los estudiantes cuentan, en primer lugar, cómo se gestó el paro en la Escuela de Barcelona. Todo empezó el lunes día 3 de febrero con la colocación por parte de los de máquinas de un comunicado anunciando que dejaban de asistir a clase en protesta contra el Decreto. Por orden del director de la Escuela, los bedeles retiraron el comunicado y, lo que es más sorprendente, descolgaron el cartel de anuncios que servía tradicionalmente para hacer públicas las notas burocráticas emanadas de secretaría. Tan asombrosa medida no sirvió, sin embargo, para detener la extensión de la huelga. Tampoco hicieron mella en la mayoría de estudiantes las amenazas que personalmente comunicaban las jerarquías del centro: pérdida de matrícula, pérdida de prórrogas para el servicio militar, etcétera. El miércoles, los periódicos locales se hacen eco de una primera nota remitida por los huelguistas, en la que, además de «contestar» el Decreto, se apuntan una serie de reivindicaciones más de fondo; por ejemplo, «la falta total de un organismo que defienda nuestros intereses». Hay que decir que la organización del paro fue muy espontánea, habida cuenta de que los estudiantes no contaban con representantes válidos. El viernes, en el diario de la cadena del Movimiento, «Solidaridad Nacional» aparece una entrevista con Angel Urrutia, director de la Escuela, replicada inmediatamente por los estudiantes que consideran sus declaraciones como «una ofensa gravísima». El paro, programado en principio hasta el día 10, se anuncia con carácter indefinido hasta conseguir:

1. La abolición del Decreto 2.596 del 9 de agosto de 1974.
2. Que cese el intrusismo profesional.
3. La formación de un organismo que defienda nuestros intereses.
4. Revisión de la Reglamentación de la Marina Mercante.
5. Abolición de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante.
6. Reforma del plan de estudios.

El lunes día 10, ante la imposibilidad de celebrar una asamblea en la Escuela (al catedrático de Máquinas Marinas, José Pérez de Río, le fue impedida también la celebración de una conferencia

sobre el tema), los estudiantes se reunieron en una iglesia y decidieron continuar el paro. La Escuela Oficial de Náutica de Barcelona, anunciaban al día siguiente los periódicos, quedaba cerrada «hasta nueva orden».

A los pilotos y oficiales ya en activo, a quienes no afecta, al parecer, el Decreto (3), les ha servido el revuelo armado por éste para poner en la picota el porqué de la forzosa emigración. Los sueldos en buques extranjeros son, por término medio, un 80 por 100 más elevados que en España, se trabaja en mejores condiciones higiénicas y de seguridad; la comida, dentro de las limitaciones de los barcos, tiene más calidad y cantidad, la convivencia a bordo está más humanizada... Me apuntan, no obstante, que los barcos extranjeros tienen dos caras. No es lo mismo navegar en un buque holandés, sueco o australiano que navegar en un buque de los llamados «piratas», singularmente panameños y liberianos. Con todo, y salvo excepciones, hasta los «piratas» son preferibles a los armadores de este país. Por ejemplo, en el asunto de las vacaciones. Para conseguir la miseria de

(3) N. de la R.—En un principio, el Decreto de 9 de agosto de 1974 también afectaba a los que hoy son ya pilotos y oficiales, lo que causó una fortísima protesta por parte de los citados, al comprobar que no les valían los días de prácticas efectuados en barcos extranjeros, que debían convalidar por otros en buques españoles. Sin embargo, y debido seguramente a la presión de esta protesta, la Orden 1.741 del Ministerio de Comercio, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de 25 de enero de 1975, contiene una «disposición transitoria», según la cual, «aquellos alumnos y oficiales de la Marina Mercante que hayan obtenido su certificado de alumno de Náutica o de Máquinas con anterioridad a la fecha de promulgación del Decreto 2.596/1974, podrán efectuar las prácticas de embarco exigidas para acceder a los diversos títulos de la carrera de acuerdo con las condiciones establecidas por aquél y la presente disposición, o por aquellas reglamentariamente fijadas en la fecha de obtención del certificado de alumno». Lo que significa que pueden realizar sus días de prácticas en barcos extranjeros o que les valen las ya efectuadas.

En opinión de los alumnos coruñeses, «esta Orden tiende a dividir a los alumnos de las Escuelas Oficiales Náuticas», ya que los estudiantes de los dos primeros cursos se verán afectados por el Decreto de agosto de 1974, mientras que los pertenecientes a tercero —o «cursillistas» con certificado de «alumno»— se pueden acoger a las disposiciones anteriores. «El paro y el subempleo —añaden— no afectarán a los actuales oficiales, pero sí a todas las sucesivas promociones que salgan a partir de ahora de las Escuelas Oficiales Náuticas, y entonces los problemas serán los mismos, pero a más largo plazo».

El Decreto 2.596/1974 entrará en vigor un año después de su publicación en el «B. O. del E.»; es decir, el 16 de septiembre de 1975.

treinta días al año, el marino español tiene que pedir el correspondiente relevo casi por favor. En ocasiones, tú mismo has de buscarte el sustituto. En el extranjero, me apuntan, es extraordinaria la seriedad con que se respetan las vacaciones estipuladas (generalmente entre 60 y 80 días cada seis u ocho meses de mar).

La ley penal y disciplinaria

Otro es el régimen militarizado en que se desenvuelven las relaciones laborales en los barcos españoles. «Que te llevo a la Comandancia» es la sempiterna respuesta-amenaza a cualquier firmeza reivindicativa. Lo que en cualquier Marina extranjera no es más que un conflicto laboral, aquí se convierte en materia sujeta a juicio por consejo de guerra.

Fruto de la mezquindad mayoritaria de los navieros españoles, nuestros barcos andan escasos de personal. Esta deficiencia se suple con la reglamentada obligación de hacer tantas horas extras como quiera el armador. El precio de estas horas, para un piloto, es inferior a lo que cobra una asistenta por hacer faenas. Opinión unánime entre los reunidos era la abolición de las horas extras. El marino debe cobrar un sueldo digno, acorde con la dureza que supone vivir y convivir en el mismo centro de trabajo. Esa abolición debiera ir acompañada de un matizado reglamento, donde se especificaran claramente los trabajos extras necesarios: maniobras, imprevistos meteorológicos y otros similares. Ello para evitar arbitrariedades caprichosas de los armadores. Se hizo hincapié en ese reglamento matizado y en la necesidad de que todos los tripulantes queden libres de trabajo al arribar el barco a puerto.

En cuanto a las vacaciones, hubo unanimidad en señalar la justicia de la petición del grupo de esposas de marinos que reivindicaban dos meses de vacaciones pagadas por cada cinco de mar. Incluso, me dijeron, la petición es insuficiente: lo justo sería contar con sesenta días de descanso cada cuatro de navegación.

Las organizaciones representativas

La discusión de todas estas urgentes soluciones a la problemática del marino suscitó un debate derivado sobre los órganos representativos de los trabajadores del mar.

Para el futuro, un grupo de marinos señalaron la conveniencia de contar con un colegio profesional de titulados náuticos, democrático y representativo. Otro, más numeroso, habida cuenta de que el marino es un profesional totalmente asalariado, apuntaban hacia un único sindicato de trabajadores del mar, donde, en todo caso, las diferentes categorías tuvieran sus propios órganos representativos. Todos coincidieron en la petición de un Ministerio de la Marina Mercante que eliminara la actual dispersión de competencias administrativas y, sobre todo, que deslindase nítidamente los campos de actuación de la Marina Mercante y la de Guerra. En la estrechísima vinculación actual de la Armada con la mar-trabajo, ven los marinos uno de los principales conflictos del futuro. Y del presente. Una queja sostenida hacía referencia a la ocupación por los marinos de guerra de puestos de trabajo en tierra susceptibles de ser ocupados por marinos mercantes. Porque de lo que no cabe ninguna duda es de que, aún en las mejores condiciones, el marino no debe navegar más de quince años. Las salidas profesionales del marino en tierra han provocado largos debates. El profesor Pérez del Río ha hablado en más de una ocasión de reformar el actual Plan de Estudios, elevando a carrera al nivel universitario, unificando las especialidades y estableciendo una duplicidad anfibia del título profesional. Es una solución posible que los reunidos comentaron muy favorablemente.

La mirada sobre todos estos problemas, graves problemas, acababa siempre en el **cul de sac** de las decisiones políticas. Las palabras **cambio** y **democracia** se repitieron con harta frecuencia.

Al acabar, un piloto me señaló que denunciara el desamparo a que están sometidos los que navegan en barcos extranjeros. Yo tuve una vez un problema laboral, y al acudir a la Comandancia en busca de ayuda, me dijeron que de eso nada, y que por qué navegaba en barcos extranjeros». Los capitanes, por su parte, no comprenden las razones, si las hay, para que sus exámenes se celebren en Madrid, con todo el gasto y las molestias que ello supone. Más teniendo en cuenta que los últimos exámenes se celebraron en la cafetería de la Subsecretaría de la Marina Mercante. Obviamente, un local muy poco apropiado.

Y así, entre quejas y reivindicaciones, transcurrió el diálogo con un grupo de marinos mercantes españoles. ■ J. Z. T.