

FACULTAT NÀUTICA DE BARCELONA

Departament de Ciència i Enginyeria Nàutiques

**EL SINDICATO LIBRE DE LA MARINA
MERCANTE, UN INTENTO DE UNIDAD
SINDICAL**
**(notas para una historia del movimiento
obrero en la marina mercante)**

Autor: Juan Zamora Terrés
Director: Ricard Marí Sagarra

Barcelona, 1996

ANEXOS

ANEXO 1

BUQUES DE VELA DE MÁS DE 50 T; Y BUQUES DE VAPOR DE MÁS DE 100 T.—TABLA I.

NACIONES	1876				1879			
	BUQUES DE VELA		BUQUES DE VAPOR		BUQUES DE VELA		BUQUES DE VAPOR	
	Número.	Toneladas.	Número.	Toneladas.	Número.	Toneladas.	Número.	Toneladas.
Inglaterra..	20,265	5,807,365	3,299	3,862,992	18,357	5,842,128	3,512	3,933,966
E. U. América	7,288	2,390,521	605	789,728	5,915	2,041,645	519	609,101
Noruega. . .	4,749	1,410,903	122	55,874	4,178	1,374,824	125	61,160
Alemania. . .	3,456	875,995	226	226,888	3,159	927,934	244	265,383
Francia. . .	3,888	725,048	314	334,334	2,914	572,506	292	356,636
Italia. . . .	4,601	1,292,076	114	97,582	2,956	924,794	101	100,047
España. . . .	2,915	557,230	230	176,250	1,589	323,682	214	178,144
Rusia. . . .	1,785	391,952	151	105,962	1,852	425,090	156	119,937
Suecia. . . .	2,121	399,128	219	88,660	1,921	404,376	194	82,725
Holanda. . .	1,432	399,993	126	134,600	1,144	340,893	113	120,711
Austria. . .	983	338,684	78	81,269	608	238,347	71	81,901
Dinamarca. .	1,348	188,953	87	60,697	1,180	180,589	106	71,656
Grecia. . . .	2,121	426,905	11	7,133	2,002	417,442	13	5,950
Bélgica. . .	54	23,344	35	40,700	27	10,809	31	37,647
Portugal. . .	456	107,016	26	22,277	429	99,917	16	10,381
Turquia. . .	305	48,259	30	28,264	284	48,437	10	5,579
Totalidad del Globo.	58,208	15,553,368	5,771	5,686,842	49,024	14,103,605	5,897	6,179,935

NACIONES	1883				1885			
	BUQUES DE VELA		BUQUES DE VAPOR		BUQUES DE VELA		BUQUES DE VAPOR	
	Número.	Toneladas.	Número.	Toneladas.	Número.	Toneladas.	Número.	Toneladas.
Inglaterra. .	17,853	5,271,160	3,649	3,822,708	14,930	4,714,746	4,852	6,464,362
E. U. América					6,284	2,138,879	355	545,187
Noruega. . .	4,003	1,366,941	209	77,057	4,086	1,443,741	266	141,452
Alemania. . .	2,614	894,558	420	345,103	2,424	863,611	509	566,697
Francia. . .	2,434	452,316	458	444,265	2,173	398,561	505	750,061
Italia. . . .	3,084	915,049	135	111,548	2,869	848,823	147	201,070
España. . . .	1,544	308,779	282	305,150	1,381	272,083	314	363,908
Rusia. . . .	2,131	468,272	194	98,052	2,150	472,479	210	161,110
Suecia. . . .	1,915	399,602	252	72,211	1,961	407,521	311	130,180
Holanda. . .	1,153	332,519	127	106,482	952	277,945	174	214,538
Austria. . .	538	210,919	94	81,242	510	209,445	102	130,447
Dinamarca. .	1,160	181,341	145	70,511	1,150	181,033	177	135,344
Grecia. . . .	1,865	362,891	47	25,555	1,302	254,760	55	52,878
Bélgica. . .	27	8,544	52	62,039	26	6,797	60	108,207
Portugal. . .	458	109,430	20	11,673	369	82,049	23	22,299
Turquia. . .	402	65,325	10	5,579	415	67,605	14	10,144
Totalidad del Globo.	48,074	13,647,877	7,764	9,282,096	43,692	12,867,375	8,394	10,269,504

¹ Según la última estadística publicada por la Dirección de Hidrografía, la marina de vapor de España se componía en 1885 de 351 buques, con 359,648 toneladas.

ANEXO 2

MARINA TOTAL DEL GLOBO.—TABLA II.

	Buques de vela		Buques de vapor		Total de buques	Total de toneladas	Promedio de toneladas por buque de vapor
	Número	Toneladas.	Número	Toneladas.			
Resumen en 1885.	43,692	12.867,375	8,394	10.269,504	52,086	23.136,879	1,223
Id. » 1884.	44,734	13.070,879	8,433	10.209,468	53,167	23.220,347	1,216
Id. » 1883.	48,074	13.647,877	7,764	9.282,096	55,838	22.879,973	1,200
Id. » 1882.	48,487	13.739,970	7,301	8.404,932	55,788	22.144,902	1,150
Id. » 1881.	49,037	13.911,915	6,857	7.475,851	55,894	21.387,766	1,090
Id. » 1880.	48,584	13.872,881	6,392	6.745,198	54,976	20.618,079	1,060
Id. » 1879.	49,024	14.103,605	5,897	6.179,935	54,921	20.283,540	1,040
Id. » 1878.	49,524	14.317,430	5,462	5.595,175	54,986	19.912,605	1,020
Id. » 1877.	51,912	14.799,139	5,471	5.507,699	57,383	20.306,838	1,001
Id. » 1876.	58,208	15.553,368	5,771	5.686,842	63,979	21.240,210	980
Id. » 1875.	57,258	15.099,001	5,519	5.364,492	62,777	20.463,493	975
Id. » 1874.	56,289	14.523,630	5,365	5.226,888	61,654	19.750,518	968
Id. » 1873.	56,281	14.185,836	5,148	4.328,193	61,429	18.514,029	849
Id. » 1872.	56,727	14.563,868	4,335	3.680,670	61,062	18.244,538	856
Id. » 1871.	?	?	?	?	?	?	?
Id. » 1870.	59,518	16.042,498	4,132	2.793,432	63,650	18.835,930	681

MARINA MERCANTE ESPAÑOLA.—TABLA III.

ÉPOCAS	BUQUES DE VELA		VAPORES		TOTAL		Promedio de toneladas por buque de vapor
	Número.	Toneladas.	Número.	Toneladas.	Número.	Toneladas.	
Resumen del año 1885.	1,381	272,083	314	363,908	1,695	635,991	1,160
Id. » » 1884.	1,502	299,340	301	345,862	1,803	645,202	1,153
Id. » » 1883.	1,544	308,779	282	305,150	1,826	613,929	1,082
Id. » » 1882.	1,555	316,028	252	248,423	1,807	564,451	990
Id. » » 1881.	1,568	342,545	237	220,085	1,805	542,526	929
Id. » » 1880.	1,578	325,036	226	205,498	1,804	530,534	909
Id. » » 1879.	1,589	328,682	214	178,144	1,803	506,825	833
Id. » » 1878.	1,590	329,215	199	152,708	1,789	481,923	767
Id. » » 1877.	2,744	550,533	224	176,310	2,968	726,843	790
Id. » » 1876.	2,915	557,230	230	176,250	3,145	733,480	770
Id. » » 1875.	2,883	551,201	216	144,859	3,104	696,060	671
Id. » » 1874.	2,674	509,767	212	155,417	2,886	665,184	733
Id. » » 1873.	2,867	540,211	202	138,675	3,069	678,886	687
Id. » » 1872.	3,013	552,514	169	101,185	3,182	653,699	600
Id. » » 1871.	?	?	?	?	?	?	?
Id. » » 1870.	3,036	545,607	148	72,845	3,184	618,452	492
Id. » » 1868.	1,312	147,160	108	20,814(?)	1,420	167,974	192(?)
Id. » » 1864.	1,372	256,596	47	26,876	1,419	283,472	572
Id. » » 1860.	1,532	271,125	28	8,297	1,560	279,422	296

ANEXO 3:**Nosotros y las Compañías Isleñas**

Conocidas por todos las causas que originaron el conflicto surgido entre la empresa "Isleña Marítima" de Palma de Mallorca y sus capitanes, pilotos y maquinistas, no hemos de descender hoy a la ímproba tarea de enumerarlas.

La prensa diaria, en sus excelentes informaciones, y las noticias particulares que se han procurado cuantos del mar viven, son datos bastantes para que nuestros lectores estén debidamente capacitados para apreciar la labor realizada por aquellos a quienes las Sociedades "El Fomento", "La Náutica" y "La Maquinista Naval" designaron para intervenir en el conflicto origen de estas líneas, seguros de que habían de defender los intereses de sus compañeros con el mismo cariño y entusiasmo con que hubieran defendido los propios.

Designados los señores Anastasio y Martí por "La Náutica", Ricra y Galoto por "La Maquinista" y Marlés y el que suscribe por el "Fomento", nos reunimos para cambiar impresiones y convenimos embarcar para la capital de las Baleares el día siguiente de haber sido investidos con la para nosotros honrosa representación de las mencionadas Sociedades Náuticas, efectuando el viaje en el rápido "Jaime II".

Al llegar a Palma fuimos recibidos por un representante del señor Gobernador de la provincia, por los capitanes, pilotos y maquinistas de la "Isleña", y también por algunos marinos desembarcados que simpatizaban con la causa que íbamos a defender, del mismo modo que a nuestra salida a Barcelona nos despidieron nutrida representación de la clase.

Recopilando las noticias que del conflicto habíamos "recuperado" en Barcelona, con las que pudimos adquirir en la capital Balear, llegamos al convencimiento de que D. Sebastián Simó, director de la repetida empresa naviera, había obrado en todo por cuenta propia, manifestando al señor Ensñat, digno Comandante de Marina de Palma, y también a la autoridades y entidades de Barcelona, en las cartas y comunicaciones que les dirigiera, que la empresa por él representada quería entenderse directamente con sus capitanes, pilotos y maquinistas, y no con las Sociedades Náuticas de Barcelona que habían tomado cartas en el asunto.

Plantado así el problema, fácil es comprender que se hubiera llegado al paro de todos los buques de la "Isleña", si el señor Simó al percartarse de que las autoridades juzgaban pertinentes las peticiones del personal de la citada empresa, no se hubiese rectificado a sí mismo, transigiendo al fin y a la postre con parlamentar con los representantes de las entidades de que ya se ha hecho mención.

Con este bagaje de datos y noticias exentas de todo prejuicio, llegó el momento de reunirnos en el despacho del señor Gobernador civil de Baleares, y después de tratar el asunto con tan digna autoridad, ésta, previo asentimiento de los comisionados, llamó por telefono a los señores de la "Isleña" y pronto estuvieron junto a nosotros los señores Sampol, Obrador, Alomar, Aguiló, Marqués de la Torre, Cetre y Simó.

Reiteradas y apoyadas por los comisionados las pretensiones de los capitanes, pilotos y maquinistas de la "Isleña", y después de larga discusión, se llegó a un acuerdo merced al acierto

con que en distintos momentos interviniera el Gobernador civil en el asunto que se discutía.

Conocida es de todos la fórmula de arreglo, y por ello el que suscribe omite reproducirla; pero no puede omitir la manifestación de su deseo referente a que perdure la paz entre la "Isleña" y su personal, y que unos y otros, así como las entidades náuticas de Barcelona, hayan quedado satisfechas de la labor realizada por los comisionados.

V. BONET.

* * *

El amigo Bonet, en las líneas que preceden se ha limitado a la parte expositiva de la misión que nos llevó a Palma, dejando para mí, según me dice, el manejo del incensario. Algo paradójico ha de resultar en mis manos tan delicado instrumento, y estimándolo yo así, renunciaría a cumplimentar el encargo de mi compañero si la fecha del mismo admitiera nuevo endoso. Es muy probable que por falta de ritmo en el movimiento a donde el humo alcance el aparato, y en este caso allá el amigo Bonet con las consecuencias.

Sin temor a que se me vaya la mano, empezaré por agradecer a los dignos Comandantes de Marina de Barcelona y Palma, señores Montís y Enseñat, la vindicación que de nuestras asociaciones hicieron ante la primera autoridad civil de las Baleares y sobre todo ante el director de la "Isleña", rectificando el concepto de sindicalistas, o poco menos, que este último señor nos adjudicaba, fundamentando así la negativa de la Compañía a tratar con ellas. Con la previa y calurosa defensa que de las entidades náuticas hicieron los meritísimos señores D. Antonio Montís y D. Francisco Enseñat, se reflejaron en el horizonte los primeros albores de nuestro triunfo. Les quedamos por ello profundamente reconocidos y no dudamos que igual manifestación se habrá apresurado a hacerles la Dirección de la "Isleña", por cuanto fué para la empresa tanto o mas beneficiosa que para nuestras asociaciones, la oportuna intervención de dichas personalidades en el litigio.

"Vivir al arrullo de la más bella de las islas mediterráneas", podrá ser un precioso tónico para el sistema nervioso, pero a la larga y en ciertos temperamentos no puede menos que enervar las funciones cerebrales. Seguramente debido a ello no produjeron inmediato efecto las atinadas observaciones de las autoridades de marina en la Dirección de la "Isleña", la cual preocupada en averiguar si seríamos galgos o... sindicalistas no veía acercarse la fecha fatal del 19 de Diciembre, en que iban a quedar interrumpidas las comunicaciones entre Baleares y la Península.

La inminencia de la interrupción anunciada, dió lugar a la intervención en el asunto de los poderes públicos, brillantemente representados por el Excmo. Sr. Gobernador civil de Baleares D. Ignacio Martínez de Campos. El fué quien con diplomacia y energía se encargó de despertar a la "Isleña" de su letargo, haciendo comprender a los consejeros de la misma que, si media un abismo entre el momento actual y la época del feudalismo, es corto y llano el camino que conduce al templo donde se rinde culto a la diosa Justicia y en el que aires de renovación hacen latir más fuertemente los sentimientos de amor al prójimo. Nunca tuvo la diosa mejor templo que las salas del Gobierno civil de Palma en esta ocasión, ni su culto más sabio oficiante que en la persona de D. Ignacio Martínez de Campos. Como ciudadanos felicitamos al Gobierno por la elección de tan digno funcionario, gracias a cuya acertada gestión se resolvió satisfactoriamente un conflicto del que podría no apreciarse su gravedad por falta de precedentes; como representantes de las entidades náuticas, nuestro sincero agradecimiento al señor Martínez de

Campos por lo que con su tacto e imparcialidad contribuyó al triunfo de las aspiraciones que tuvimos el honor de defender; como particulares hacemos llegar al ilustre caballero, por mediación de estas columnas, el testimonio de admiración por sus relevantes cualidades, y al mismo tiempo la seguridad de que jamás hemos de olvidar las atenciones y afabilidad con que en su delicado trato nos honró.

Según deja expuesto mi compañero señor Bonet, en el comfortable salón del Gobierno civil nos reunimos las comisiones representantes de intereses contrapuestos, pudiendo convencerse los venerables señores "de enfrente" de que lo del "sindicalismo" era cuento tártaro para uso de directores inhábiles y nosotros que aquello de "la desalmada burguesía" constituye la mayor parte de las veces, deslumbrante tópico de agitadores sin conciencia.

Ciertamente que fueron prolijos en argumentar y tardos en conceder los delegados de la "Isleña", pero es justo reconocer que en ningún momento su actitud se apartó de la que corresponde a quienes más que de la defensa de sus propios intereses, se preocupa noblemente de salir airoso de la misión que se le confiara. Al hacer constar la caballerosidad y alteza de miras de los que fueron nuestros contrincantes y entre los cuales se destacaba por su elocuencia el notable jurisconsulto señor Obrador, cúpleme también rendir a todos ellos tributo de agradecimiento por sus finezas y atenciones.

Del director de la Compañía, señor Simó, paréceme haber dicho ya algo en lo que va de este escrito. Fué muy limitada su gestión durante nuestra estancia en Palma, probablemente por haberle fatigado y rendido los activos, aunque ineficaces y contraproducentes trabajos verificados a raíz de conocer las aspiraciones del personal técnico de sus vapores.

El señor Simó, en vez de estudiar si éstas eran justas y razonables, prefirió imprecisar a las Sociedades que las prohicieron, tratando, según se afirma, a sus hombres de vividores. Yo podría en justa correspondencia cebarme ahora en el señor Simó, glosando los incidentes de su ridículo peregrinaje por los yermos de la traición en busca y captura de "esquirols"; podría también dedicar una flor de ironía a su desairada postura, con la solución armónica que el conflicto ha tenido... Pero no; somos más caritativos que él, y por otra parte estoy dándome cuenta de que pusieron en mis manos un incensario y una piqueta. Después de todo, y sin necesidad de que yo lo diga, estará ya convencido el Consejo de la "Isleña" de que para el cargo de Director hacen falta algunas cualidades más que las indispensables para mercar buques y conseguir subvenciones. De tenerlas el señor Simó habrá de reconocer que en los negocios de su especialidad constituye importantísimo factor al societarismo marítimo.

Puesto que los últimos serán después los primeros, vaya la última de mis loas dedicada a los dignos compañeros de cubierta y máquina que por su pericia e ilustración honran a la "Isleña Marítima". Las asociaciones náuticas no pueden admitir el honor de la victoria que vosotros, amigos, modestamente sobre ellas intentais declinar. Yo, modesto testigo de vuestra actuación y de los grandes obstáculos que en la lucha tuvisteis que vencer, quiero hacer constar muy alto que sin la entereza y compañerismo de los oficiales de la "Isleña" hubiera sido el 19 de Diciembre de 1913 luctuosa jornada en los anales de la Federación de la Marina Civil. Merece por vuestro esfuerzo que ella os tenga por hijos predilectos y nimbe vuestras frentes con el laurel de la presente y de sus futuras victorias.

EL ASUNTO DE "LA MARÍTIMA"

Aunque la "Isleña" de Palma y la "Marítima" de Mahón tengan algunos puntos de contacto, obedecen a distinta Dirección. Sin duda por ello ha sido completamente distinta la conducta de la última de las citadas Compañías en ocasión de la petición de mejoras que por el mismo conducto que los de la "Isleña" formularon sus oficiales. Pláccemes y sólo pláccemes merece de la clase náutica toda la gestión en este asunto de la Dirección y Consejo de administración de "La Marítima". La inteligencia y delicadeza demostrada por los señores Taltavull, Victory y Ballester garantizan la armonía de relaciones entre los intereses honrados con su representación y el societarismo marítimo. Nuestra sincera enhorabuena a "La Marítima" y a los señores que tan brillantemente la representaron.

J.M.

Trofeos de la victoria
(ACTAS)

En la ciudad de Palma, a diez y siete de Diciembre de mil novecientos trece, reunidos en el despacho del señor Gobernador civil por iniciativa de éste, y bajo su presidencia, previas las oportunas invitaciones, de una parte los señores don Antonio Martí Ventosa y D. Ernesto Anastasio Pascual por delegación de la "Asociación Náutica Española"; D. Justo Marlés Vilarrodona y D. Victoriano Bonet Riera por el "Fomento de la Marina Española"; D. Antonio Riera y Roselló y D. Vicente Galatto Oliver, por la "Sociedad Española de Maquinistas Navales", en concepto dichos señores de representantes, para todos los efectos de las expresadas Sociedades domiciliadas en Barcelona, y por tanto de la Oficialidad de cubierta y máquinas de "La Isleña Marítima", que pertenece a las expresadas entidades, y de otra parte el Excmo. Sr. D. Pedro Sampol y Roselló, D. Gaspar Alomar y Femenías, Excmo. Sr. D. Fernando Truyols Despuig, D. Jorge Aguiló Citre, D. Mariano Aguiló y D. Ramón Obrador Barceló, presidente el primero y vocales los demás de la Junta de Gobierno de la Compañía "Isleña Marítima", domiciliada en esta plaza, y en concepto, por tanto, de representantes de la misma Compañía: habida cuenta de las reclamaciones producidas por parte de dichas Asociaciones y de las diferencias surgidas entre unas y otra, animados los otorgantes por el propósito de conciliar en lo posible todos los intereses y de un espíritu de transigencia, han convenido lo siguiente:

Primero. En cuanto al régimen de salarios para el personal náutico, desde primero de Enero de mil novecientos catorce, la retribución se ajustará a las reglas que se expresan a continuación:

A. A los capitanes de los vapores "Rey Jaime I" y "Rey Jaime II", se les satisfarán cuatrocientas pesetas mensuales.

B. A los capitanes de los vapores "Miramar", "Bellver", "Cataluña", "Balear", "Isleño" y "Lulio", trescientas setenta y cinco pesetas mensuales.

C. A los primeros oficiales de todos los buques expresados, doscientas cincuenta pesetas mensuales.

D. A los segundos oficiales, ciento setenta y cinco pesetas mensuales.

E. A los capitanes de los vapores "Ciudad de Palma" y "Formentera", doscientas setenta y cinco pesetas mensuales.

Segundo. El régimen de salarios para el personal de máquinas, desde el primero de Enero de mil novecientos catorce será el siguiente:

A. A los primeros maquinistas de los vapores rápidos "Rey Jaime I" y "Rey Jaime II", trescientas ochenta y cinco pesetas mensuales.

B. A los primeros maquinistas de los vapores "Miramar", "Bellver", "Balear", "Cataluña", "Isleño" y "Lulio", trescientas setenta pesetas mensuales.

C. A los segundos maquinistas de todos los buques que quedan expresados, doscientas cuarenta pesetas mensuales.

D. A los terceros maquinistas, ciento cincuenta pesetas mensuales.

E. A los maquinistas de los vapores "Ciudad de Palma" y "Formentera", doscientas setenta y cinco pesetas mensuales.

Tercero. Todos los salarios anteriormente consignados se entienden además de la manutención.

Cuarto. Para el régimen de las comidas, los maquinistas que tendrán consideración de oficiales, comerán con éstos o en un departamento especial independiente del personal subalterno.

Quinto. En estos literales términos declaran los reunidos que quedan resueltas todas las cuestiones suscitadas entre el personal representado por dichas tres Asociaciones náuticas y la Compañía de Vapores "Isleña Marítima", levantándose acta por sextuplicado, quedando un ejemplar en cada una de dichas tres Asociaciones, otro en poder de "La Isleña Marítima", otro para la Comandancia de Marina del puerto y otro en este Gobierno civil, firmados todos ellos por cada uno de los señores expresados en las representaciones respectivas consignadas y sellados en cada una de sus hojas con el de esta Oficina, ante mí, el Gobernador, que certifico.

:- Siguen las firmas.

(Encabezada con iguales términos que la anterior con la diferencia de consignar el nombre de los señores delegados de "La Marítima").

Habida cuenta de las reclamaciones producidas por parte de dichas Asociaciones y de las diferencias surgidas entre unas y otra, animados los otorgantes del propósito de conciliar en lo posible todos los intereses y de un espíritu de transigencia, han convenido lo siguiente:

Primero. Los capitanes de todos los buques de la Empresa recibirán un sueldo mensual de trescientas cincuenta pesetas.

Segundo. Los primeros oficiales doscientas veinticinco pesetas mensuales.

Tercero. Los primeros maquinistas trescientas veinticinco pesetas mensuales.

Cuarto. Los segundos maquinistas doscientas veinticinco pesetas mensuales.

Quinto. Todos los sueldos se entienden exentos de ningún descuento por razón de impuestos, que serán pagados por la Empresa y además de la manutención.

Sexto. En caso de reparaciones o de suspensión o de interrupciones de viajes o de cualquier otra causa el personal enrolado no sufrirá descuento alguno en su remuneración en metálico, mientras dure la interrupción o suspensión, ni dejará tampoco de ser atendido por la Compañía en la forma que lo es ordinariamente en los viajes.

Séptimo. Estas bases empezarán a regir desde primero de Enero de mil novecientos catorce.

Octavo. En estos literales términos declaran los reunidos que quedan resueltas todas las cuestiones suscitadas entre el personal representado por dichas tres Asociaciones Náuticas y la Compañía de Vapores "La Marítima de Mahón".

-Siguen las firmas.

ANEXO 4

LA MARINA MERCANTE, TAMBIÉN EN CONFLICTO

Del Decreto y de "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.

Las dos caras de los buques extranjeros

Los estudiantes cuentan, en primer lugar, como 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 quen 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 de 2.596 de 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 del 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, 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, suco 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 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.

En cuanto a las vacaciones, hubo unanimidad en señalar la justicia de la petición del grupo de esposas de marinos que reivindican 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 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 la 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, acaba 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.**

ANEXO 5

"OBJETIVOS GENERALES DEL SINDICATO LIBRE DE LA MARINA MERCANTE", PUBLICADOS EN EL NÚMERO 1 DE "AVANTE", AGOSTO DE 1975

El SLMM se plantea como objetivo general la total transformación del mundo de la mar dentro de un compromiso de liberación de la clase trabajadora expuesto en sus fines. A la hora de determinar las líneas concretas de este objetivo, y dadas las actuales circunstancias de falta de libertades democráticas que impiden momentáneamente la participación de los trabajadores en la elaboración de los mismos, el SLMM presenta una serie de objetivos que no pretenden agotar las posibilidades de perfeccionamiento y ampliación de los mismos, tarea ésta que compete a la totalidad de los trabajadores de la mar.

La plataforma reivindicativa que presentamos a continuación se propone pues, sentar unas bases generales de discusión que habrán de completarse y concretarse en breve plazo. Está ya en preparación por algunos miembros del Sindicato una tabla salarial mínima para cada categoría que incluirá los precios, mínimos también, que reivindicamos para las horas extraordinarias. Así mismo, el apartado dedicado a la "Convivencia a bordo" será matizado y ampliado convenientemente.

Abogamos para que todos los puntos generales expuestos, el de la Escuelas y Enseñanzas Náuticas, por ejemplo, sean objeto de una discusión libre y democrática entre todos los estamentos afectados. Por eso, las reivindicaciones no pretenden dar la solución final y definitiva a los problemas existentes. Esta ha de ser tarea inmediata en la que han de movilizarse los trabajadores.

SALARIOS.-

- a) Que los salarios, para los diversas categorías de barcos y de rutas, sean determinados por acuerdo entre las Empresas y el conjunto de los marinos, evitando la contratación individual.
- b) Que el salario sea único y global para cada categoría. Rechazamos los diferentes conceptos graciables que hoy forman la parte más importante del salario contratado. Consideramos que este salario único no debe ser inferior a 27.000 pesetas en la quinta categoría de subalternos por las cuarenta horas de trabajo de que ha de constar la semana laboral.
- c) Que sea este salario la base de cálculo para el precio de las horas extraordinarias y para las pensiones que por distintos conceptos correspondan al trabajador y su familia.
- d) Que se establezcan aumentos salariales igualitarios con revisiones periódicas en plazos cortos y con defensa de los salarios más bajos.

DESCANSOS Y VACACIONES.-

- a) Sesenta días de vacaciones anuales a salario único y global establecido.
- b) Sábados, domingos y festivos, estando embarcados, acumulables obligatoriamente para el periodo de vacaciones, a salario único y global.
- c) Periodo de embarque no superior a 4 ó 5 meses, según las líneas de navegación y la dureza o peligrosidad del trabajo a bordo.

d) Que el marino trabaje lo mínimo necesario cuando esté en puerto. Para ello será preciso establecer personal en tierra que se haga cargo del buque y de la carga cuando éste llegue a puerto.

JORNADA LABORAL.-

a) Jornada laboral de 40 horas de duración.

b) Que sábados, domingos y festivos trabajados, sean abonados en metálico en las cuantías que las mismas tripulaciones establezcan en cada Compañía, independientemente de que estos días se acumulen para el período de vacaciones, según lo arriba establecido.

CUADRO INDICADOR.-

a) Denunciamos el incumplimiento e insuficiencia de los cuadros indicadores de mínimos de tripulación y el exceso de horas extraordinarias que por este motivo se ve obligado a realizar el trabajador, el ocultamiento de un salario injusto, así como atenta directamente a la seguridad de los tripulantes y del buque.

HORAS EXTRAORDINARIAS.-

a) Pedimos que las horas extras sean la excepción y no la norma. Las horas extraordinarias no pueden sustituir la escasez de trabajadores necesarios para el buen funcionamiento del buque, ni representar el complemento imprescindible para obtener un salario digno.

b) Que el cálculo para el importe de las horas extraordinarias se realice partiendo del salario único establecido, según los porcentajes de las Reglamentaciones Laborales vigentes (50 por ciento para las dos primeras horas extras; 100 por ciento para las dos segundas y 150 por ciento para las nocturnas y festivas).

JUBILACION Y TIEMPO DE EMBARQUE.-

a) Que la edad de jubilación para el marino mercante no supere los 55 años.

b) Que se establezca un periodo máximo voluntario de ejercicio profesional en la mar, no superior a los 15 años, tras los cuales el trabajador debe tener derecho a un puesto de trabajo en tierra, dentro del ámbito marítimo y hasta la fecha de jubilación.

SEGURIDAD SOCIAL.-

a) Que el Instituto Social de la Marina, órgano gestor de la Seguridad Social de los trabajadores del mar, pase a ser controlado por estos en su estructura.

b) Que todas las pensiones y jubilaciones sean revisadas periódicamente según los índices reales del aumento del coste de la vida.

ASISTENCIA MEDICA.-

a) Consideramos urgente la asistencia médica a bordo en rutas largas, por parte de un médico o un Asistente Técnico Sanitario.

TRABAJO A BORDO.-

a) Queremos que la organización del trabajo a bordo esté controlada, en diálogo con las Empresas, por los propios marinos con criterios no de productividad, si no de humanización del trabajo.

CONVIVENCIA A BORDO.-

a) Que los trabajadores organicen la convivencia a bordo en todas sus facetas.

- Relaciones entre la tripulación.
- Entretenimiento y diversiones a bordo.
- Control y organización de los espacios a bordo dedicados al descanso y convivencia de los trabajadores.

b) Exigimos:

- Camarotes individuales para todos los tripulantes.
- Servicio de limpieza y fonda igual para todos.
- Eliminar las injustas diferencias entre Oficiales y marineros por lo que respecta a sus condiciones de vida a bordo.
- Mejores condiciones higiénicas y sanitarias para todos los tripulantes.
- Control por parte de los marinos de la construcción de buques atendiendo más a las necesidades de una vida digna a bordo que a las necesidades comerciales del buque. Hay que acabar con las "cárceles flotantes" que constituyen gran parte de la flota nacional.
- Una revisión a fondo de los Reglamentos que dictan las condiciones de seguridad de los barcos. Deben ser los propios trabajadores quienes controlen el material de salvamento y las condiciones de seguridad. Denunciamos todas las irregularidades que se cometen en las supervisiones del material de seguridad realizadas por las Comandancias de Marina.
- Control por parte de los marinos de todos los servicios de Fonda y Mayordomía. La existencia de subvenciones, generalmente escasas, por el concepto de alimentación, encierra por sí misma un trato mercantil de la manutención.
- Que la Empresa y el Estado doten de los medios económicos y las disposiciones legales para el cumplimiento de estos objetivos.

LEY PENAL Y DISCIPLINARIA.-

a) Pedimos que sea abolida la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante. En su lugar, y en lo que respecta a las realciones de orden interno del buque, pedimos que se elabore un CÓDIGO DE CONDUCTA con la participación democrática de los trabajadores.

MARINA DE GUERRA.-

a) Que se deslinden claramente los campos de actuación de las Marinas mercante y de guerra. Que se ponga fin al control jurídico-social de la Armada sobre la Marina Mercante. Que se cree un Ministerio de Marina Mercante totalmente civil y con participación de los trabajadores.

EMBARQUES.-

a) Que los marinos dispongan de la única bolsa de embarque a la que acudan todos los trabajadores que quieran navegar, tanto en barcos nacionales como extranjeros, lo que significa la desaparición de las agencias privadas de embarque basadas en el lucro y en la explotación del trabajo del marino.

PARTICIPACIÓN EN LA EMPRESA.-

a) Que ya de inmediato los marinos dispongan de amplia información de las actividades económicas de las Empresas Navieras.

b) Que, por la importancia que reviste la Marina Mercante, los barcos sean, en cuanto lo

permitan las condiciones políticas del país, de propiedad social con participación de los propios marinos.

ESCUELAS DE NÁUTICA.-

a) Pedimos la colaboración por parte de los profesionales de la mar y alumnos de los planes de estudio y gestión de las Escuelas de Náutica de cara a conseguir una formación racional y realista a tono con los avances de la técnica marítima para todos los futuros marinos sin olvidar el importante aspecto humanístico de la Enseñanza.

b) Exigimos que los estudios de Náutica (planes de estudio, Escuelas, Tribunales Examinadores, publicaciones, etc.) pase a depender del Ministerio de Educación y Ciencia. La actual inserción de la Enseñanza Náutica en el Ministerio de Comercio es irracional y esconde, también en este punto, el control militar que se ejerce sobre la Marina Mercante.

c) Que, mientras exista la emigración, las prácticas de mar puedan realizarse tanto en buques nacionales como extranjeros. Manifestamos, en concreto, nuestro rechazo al decreto 2596 de 9 de agosto del 74.

PREPARACIÓN PROFESIONAL.-

a) Que todo marino no titulado que embarque por primera vez, pueda cumplir con un período adecuado de capacitación profesional en las Escuelas de Náutica o centros adecuados para ello, percibiendo el salario completo que a su categoría le corresponde a cargo de las Empresas Navieras o del Estado.

b) Que estas mismas facilidades sean ofrecidas a todos aquellos que, estando ya navegando, quieran sin embargo perfeccionar sus conocimientos. Así como que se ofrezcan facilidades para que los marinos no titulados puedan acceder a los estudios de Náutica.

PARTICIPACION DE LA MUJER.-

a) Que se otorgue a la mujer el derecho de acceso al trabajo de la mar y a los estudios de náutica, en igualdad de condiciones respecto al hombre.

ORDENANZA LABORAL.-

a) Que se cree una nueva Ordenanza de la Mar, en cuya elaboración participen los propios marinos interesados y que recoja y posibilite todos los puntos enunciados en este programa.

ANEXO 6

CONFLICTO COLECTIVO PRESENTADO POR LOS TRABAJADORES DE LA FLOTA DE CAMPSA EN SEPTIEMBRE DE 1976

A LA ORGANIZACIÓN SINDICAL

Los que suscriben, representantes sindicales de los trabajadores de la FLOTA de la empresa "Campsa" (...)

HECHOS Y CONSIDERACIONES

Primero: El Convenio Colectivo actualmente en vigor para el personal de la flota, firmado en octubre de 1974 y en vigor desde enero de 1975, fue negociado por unos representantes sindicales cuyo nivel de representatividad debe considerarse muy limitado. Prueba de ello no es sólo el convenio firmado sin la aprobación de sus representados, sino también el hecho de que la mayoría no fueron reelegidos en las elecciones de 1975. Por otra parte, la existencia de jurados separados totalmente para el personal de tierra y el de la flota ha dado lugar a dos convenios distintos, tanto en las lógicas particularidades de cada sector de trabajo como en las más generales que debieran ser similares por tratarse de una misma empresa.

Segundo: Todo ello ha provocado una situación notablemente desfavorable para los trabajadores de la Flota, con unas condiciones pactadas muy bajas, inferiores en muchos aspectos a las establecidas en el Convenio para el personal de tierra de la misma empresa, tanto en lo que respecta a salarios como en relación con las condiciones y régimen de trabajo.

Tercero: La importancia y gravedad de este desfase entre las condiciones de flota y tierra, se acentúa considerablemente por la anormal aceleración del coste de la vida que, según cifras del INE, y solamente en los primeros cinco meses de este año 1976, ha aumentado ya en nada menos que en 11,72 por 100. La brutalidad de esta cifra se comprende más aún si se tiene en cuenta que para los mismos meses el incremento fue del 6,15 por 100 en 1975 y de 6,72 por 100 en 1974, años de una ya muy grave tasa de inflación. Pero este año es nada menos que el doble de los anteriores.

Cuarto: Lo anteriormente expuesto llevó a los representantes sindicales actuales a plantear, desde el primer momento que ostentaron la representación de sus compañeros, la necesidad de EQUIPARAR EL CONVENIO DE LA FLOTA AL CONVENIO DEL PERSONAL DE TIERRA. A tal efecto en diversas ocasiones nos hemos dirigido a la dirección de Campsa a fin de abordar la discusión del problema, encontrando en todas ellas una total resistencia a iniciar una negociación seria y responsable de la cuestión. Ello nos ha llevado, después de una amplia consulta a nuestros representados, a la presentación de este CONFLICTO COLECTIVO como única vía para lograr el imprescindible marco de diálogo.

Quinto: Para ilustrar lo afirmado anteriormente y como datos que han de permitir entrar en la negociación concreta, pasamos a comparar algunos conceptos fundamentales en las condiciones de trabajo del personal de la flota y de tierra:

1. SALARIOS: Su comparación es la expresión más escandalosa de las diferencias que existen entre trabajadores de una misma empresa. Al respecto consideramos que puede ser muy

ilustrativo comparar los ingresos por hora trabajada en categorías similares. Hemos considerado categorías comparables aquellas que la misma empresa ha equiparado en diversas ocasiones y en documentos oficiales. Hacemos el cálculo a partir de los convenios en vigor:

Categoría del personal de tierra	Categoría del personal de flota	% SOBRE EL SALARIO DE FLOTA QUE COBRA MÁS EL DE TIERRA
Titulado y tec. sup. 2ª	CAPITAN	32 % superior en tierra
Titulado y tec. sup. 3ª	PRIMER OFICIAL	123% " " "
Titulado y tec. de 1ª	2º OFICIAL	118% " " "
Técnico auxiliar de 1ª	MAESTRANZA	92% " " "
Oficial manipulador	MARINERO PREFE.	48% " " "
Ayudante Manipulador	MARINERO	29% " " "

2. JORNADA DE TRABAJO: En los convenios en vigor se establece la semana de 48 horas para el personal de flota y de 36,5 ó 40 para el de tierra. Esta ya notable diferencia viene agravada por las diferentes características de las horas oficiales de "descanso" a las que ya nos hemos referido. El personal de flota debe permanecer a bordo de los buques, alejado de la familia y de su entorno social, lo que constituye un elemento de dureza característico del trabajo en los barcos y sin parangón posible para los trabajadores de tierra.

3. VACACIONES Y DESCANSO: Por lo mismo que acabamos de explicar, para los trabajadores de tierra el concepto de descanso semanal, los sábados y domingos, los festivos, tienen una calidad muy clara de "ausencia" del lugar de trabajo, de vida familiar y social, etc. No así en el mar. Por ello resulta lógico considerar que el cálculo de los días de descanso acumulables para los trabajadores de flota, incluyendo las "vacaciones", debería hacerse partiendo de los días efectivamente descansados en tierra, es decir, acumulando los 52 domingos, los 30 días de vacaciones, los 27 sábados (1/2 día en cada caso), y los 15 festivos. TOTAL: 124 días. Si tenemos además que en los días de presencia en el lugar de trabajo ésta es inferior en tierra que en mar, los trabajadores de Flota deberíamos disfrutar de una cuantía de días de descanso superior, proporcional a las horas trabajadas. Ello daría un total de DIAS DE DESCANSO ANUAL DE 148,8 días, y esto considerando 40 horas para el personal de tierra, que en general son menos.

4. OTRAS CONSIDERACIONES: A las diferencias de salarios y horas de trabajo y días de descanso expuestas anteriormente, habría que añadir la singular dureza y riesgos que comporta el trabajo a bordo de los buques, aislados y en un medio hostil como es la mar. En todo caso, no hay comparación posible entre las formas de vida a que se ve obligado el personal embarcado en razón de su trabajo y las formas de vida que pueden desarrollarse en tierra.

Lógicamente y en justicia las diferencias de remuneración, horarios, descansos y otros aspectos, debieran más bien ser favorables, de serlo para alguien, para el personal de flota. No es así, sino,

inexplicablemente, todo lo contrario. Por otra parte, las responsabilidades de todo tipo -civil, penal, etc.- del personal embarcado -y en especial del capitán- son muy superiores a las derivadas del trabajo del personal de tierra, incluso de categorías muy superiores a las que están oficialmente equiparados los trabajadores de la flota.

Sexto: Consideramos además que "CAMPSA" está perfectamente en condiciones de mejorar nuestras condiciones de salario y de trabajo. Tanto porque el mismo personal de Flota representa una pequeña proporción en el total de CAMPSA: por cada trabajador de la Flota hay casi 5 (cinco) en tierra; como por las condiciones económicas de la propia empresa.

Es decir que las mejoras que solicitamos repercutirían en muy pequeña medida en las finanzas de "CAMPSA" que son, como a continuación mostramos, muy favorables para la empresa:

1. CAMPSA es nada menos que la PRIMERA empresa española en volumen de ventas.
2. Su cifra de facturación aumentó durante 1975, un año -dicen- "malo", en un 28,8 %, mientras que la cantidad de productos distribuidos había aumentado sólo en un 3 %. En este mismo año los ingresos netos de la empresa aumentaron en un 49,5 % y los beneficios distribuibles en un 16 %. Y sin embargo a los trabajadores sólo se nos aumentaron los salarios en un 16 %, con el pretexto de que el índice oficial del coste de la vida había subido -dicen- en un 14 %, cuando todos sabemos que subió mucho más. Los % obtenidos por la empresa les hubiera permitido ser mucho más "generosos", pagar en realidad nuestro trabajo con mayor justicia (...).

Séptimo: A la hora de comparar las condiciones de trabajo del personal de flota y el de tierra debería tenerse en cuenta, después de todo lo ya dicho, que, para la empresa, es muy superior el rendimiento del personal de Flota en relación con lo que es la actividad fundamental de "CAMPSA": el transporte. En Flota es de 11,05 miles de Tm. por hombre, mientras que en tierra es de 4,22 miles de Tm. por hombre.

Octavo: De todo lo dicho creemos que en ningún momento y bajo ningún concepto debería entenderse que los trabajadores de Flota responsabilizamos a los de tierra de esta situación. Somos plenamente conscientes que es una cuestión en la que la única responsable es la empresa. Y, obviamente, en ningún momento consideramos que las mejoras que pedimos deban ser a expensas de los trabajadores de tierra. Estos tendrán, estamos seguros, reivindicaciones justas que formular y, solidariamente, las apoyamos. Es más, consideramos que hemos de tender a que TODOS los trabajadores de "CAMPSA", los de Flota y los de tierra, negociemos conjuntamente con la empresa todas las condiciones salariales y de trabajo, estableciendo de común acuerdo las particularidades de cada una de las formas de trabajo.

ANEXO 7

RELACIÓN DE LOS DELEGADOS QUE ASISTIERON AL I CONGRESO DEL SINDICATO LIBRE DE LA MARINA MERCANTE, CELEBRADO EN BILBAO, DURANTE LOS DIAS 9 Y 10 DE JULIO DE 1.977 (según el acta oficial del I CONGRESO)

A) Delegados de buque.**Delegado**

"Campanil"	Miguel Sañudo Alonso.
"Luchana"	Santiago Arteche de Llano.
"Marta"	Javier Muñoz Abela.
"Campeón"	Arturo Rodríguez Carrión.
"Campocerrado"	José M ^a López Fernández.
"Gaviota"	José Luis Martínez Martínez.
"Aries"	Juan A. Puñal Varela.
"Campazas"	Ignacio Egurrola Bilbao.
"Butacincó"	Ramón González Fernández.
"Santa Cruz de Tenerife"	
"Juan March"	
"Golar Betti"	Luis Vega Fernández.
"Villa de Bilbao"	Manuel Pardavila.
"Camposeco"	
"Ciudad de Compostela"	Manuel Rey Franco.
"Solares"	Isidoro Fernández Vallina.
"Ciudad de Granada"	José Sampedro Martis.
"Sant Jordi"	Antonio Rodríguez Rubiño.
"Aurora"	
"Carmen Tercero"	Ramón Martínez Cañedo.
"Valvanuz"	José Santalla Portela.
"Coromoto"	Balbino Costa Maqueira.
"San Paulo"	Ramón Lestegas Caramés.
"Playa Blanca"	
"Segre"	Antonio Vidal González.
"Villa de Madrid"	José L. Duarte Mara.
"Cartagena"	José M ^a Fernández Cañete.
"Camponalón"	Alberto Bernáldez Peinado.
"Unai"	José M ^a García Fernández.
"Borna"	Jon Argenchona.
"Veriña"	Carlos Fernández Fernández.
"Camporrobles"	José Zulueta Siera.
"Karina"	
"Deusto"	Alfonso Garro Rementería.
"Manuel Yllera"	Marino Lorenzo Acuña.
"Cementador"	Guillermo Martínez Raposo.
"Arga"	José M ^a Inchausti.
"Jovellanos"	Benjamín García Santos.
"Campollano"	
"Elanchove"	Juan Castaño Valiente.
"Campomayor"	Juan Font Moraleda.
"Campogules"	Sebastián Martínez Alcazar.
"Miguelín Pombo"	José S. Hervias Díaz.
"Conde de Cadagua"	Pablo Revuelta.
"Noruega"	Juan L. Rodríguez Velázquez.
"Lequeitio"	Miguel de Laburu Rivaya.

"Campomiño"	Javier Abal Caamaño.
"Soledad María"	José A. Elorriaga Garmendia.
"Eolo"	Mikel García Oteiza.
"Deneb"	Victoriano Gómez Benito.
"Atlántico"	Jacinto Lleal Calcerán.
"Ciudad de Toledo"	Juan Pérez Pérez.
"Puerto de Amberes"	Eloy de Sagastagoitia Gorostiza.
"Revellín"	Jaime Ignacio González Seoane.
"Acuario"	Juan M. González Vázquez.
"Calvo Sotelo"	Manuel Ponce Rodríguez.
(como ex/trip.) "C. San Roque"	Juan Barraza Barral.

También asistió una representación del Tráfico Interior del Puerto y Ría de Bilbao. Cuando falta algún nombre de delegado, ello se debe a que aparecía ilegible en la correspondiente tarjeta o bien a que el interesado dejó de consignarlo en la mitad que se quedó la Asamblea Organizadora del Congreso.

B) Delegados de Puerto. Estuvieron representadas las Asambleas de Santander (por Santos Orizaola Urria y José M^a Desiré Camargo), Bilbao (Iñaki del Corte Goñi -moderador- y Miguel Irasola Moracho), Avilés (Manuel Varela Ferreiro y Guillermo García Martínez), Gijón (Ramón Argüelles Martínez y Guillermo Peribáñez caveda), Ferrol (Angel Castro Díaz y Jaime González), La Coruña (Cesárcio Alonso Cristóbal y Rafael Muinelo Alarcón), Vigo (Sergio Salgueiro Rodríguez y Miguel Larrea González), Sevilla (Antonio Quijano Gutiérrez), Cádiz (Antonio Carretero Mánez y Alfonso Miralles López), Cartagena, (Felipe Cascajo Romero y José Paredes Valero), Valencia (José Luis Cot González y Alfonso Alonso Barcón), Sagunto (Carlos Pérez Gálvez), Barcelona (Antonio Rodríguez Perea y Javier Guezuraga Tellería) y Las Palmas (Fernando Rivas García. Este compañero actuó con representación delegada de Tenerife. Véase el penúltimo párrafo de la página 10). En representación de los jubilados de Asturias actuó el compañero Jesús Baños Ordóñez.

ANEXO 8

CARTA DE PRINCIPIOS DEL SLMM

Naturaleza y Fines

1. El **SINDICATO LIBRE DE LA MARINA MERCANTE (SLMM)** es un Sindicato de clase, autónomo e independiente, democrático y unitario, formado por los trabajadores de la Marina Mercante voluntariamente afiliados, sin ninguna discriminación por razón del cargo que desempeñen a bordo, por su sexo, edad o raza, ni por motivos ideológicos, religiosos o políticos.

2. El **SLMM** nace por la necesidad imperiosa -sentida por todos los trabajadores de la Marina Mercante- de defender sus intereses como trabajadores de la mar frente al capitalismo naviero. La creación de este Sindicato supone, asimismo, un extraordinario impulso a la participación democrática de los trabajadores, individual y colectivamente, en la gestión y los frutos de su trabajo y en la orientación económica del sector, entendido éste como un bien social que contribuye de forma notable al progreso y desarrollo de los pueblos.

3. El fin primordial del **SLMM** es la unión de los trabajadores de la Marina Mercante para la defensa de sus intereses y la lucha por la consecución de sus derechos frente al capitalismo naviero, en un régimen de libertad y democracia. Sus objetivos no se limitarán a unas conquistas puramente reivindicativas, sino que apuntarán a nuevas estructuras en la organización del trabajo de la mar y del comercio marítimo, en las el trabajador, liberado de la explotación que hoy sufre, adquiera su máxima dignidad y realización. El **SLMM** aboga por una sociedad en la que el trabajo humano sea concebido como elemento liberador del hombre y vínculo de solidaridad universal entre todos los trabajadores.

4. Este Sindicato se constituye **LIBRE, DE CLASE, AUTÓNOMO e INDEPENDIENTE, DEMOCRÁTICO y UNITARIO.**

4.1. **LIBRE**, creado por los mismos trabajadores, no impuesto por una ley del Estado, por entender que la creación de un Sindicato de marinos es un derecho propio e irrenunciable de los trabajadores de la mar.

4.2. **DE CLASE**, compuesto únicamente por asalariados que defienden sus intereses de clase trabajadora frente a los intereses antagónicos del capitalismo, ya sea privado o de Estado. Esta defensa no quedará reducida a los aspectos salariales, sino que el **SLMM** actuará también como órgano de poder de los marinos, enfrentándose al empresariado naviero en orden a conseguir -mediante nuevas y liberadoras estructuras- la apropiación de su trabajo, hoy alienado y expropiado. El **SLMM** ha de ser un instrumento de liberación para la clase trabajadora del mar y no un instrumento de integración en el sistema capitalista, sistema en sí mismo opresivo para el trabajador.

4.3. **AUTÓNOMO e INDEPENDIENTE**, en el que los fines, medios y métodos organizativos y de lucha queden determinados por sus propios miembros -es decir, por los trabajadores de la mar- sin injerencias extrañas.

Ello implica, en concreto, el rechazo a subordinar las orientaciones del Sindicato a las de un partido (o coalición de partidos) que aspiren al poder o lo desempeñen, a las de cualesquiera otros grupos sindicales o confesionales o a las del mismo Estado.

No obstante, el **SLMM** se declara solidario con todos aquellos grupos políticos y sindicales que compartan sus mismos objetivos de lucha por la libertad y dignidad de la clase trabajadora y que, para ello, aspiren a nuevas estructuras de la sociedad.

En los casos en que se afronten acciones comunes con otros grupos u organizaciones sindicales, se hará en términos de alianza -nunca de dependencia- y con la aprobación mayoritaria de los correspondientes organismos del Sindicato.

Nos manifestamos claramente solidarios con todos los sectores empeñados en la lucha por la libertad, la democracia y el socialismo. De manera especial, el **SLMM** mantendrá estrechas relaciones unitarias con todas las organizaciones sindicales que sean verdaderamente representativas de la clase trabajadora, procurando la colaboración mutua y respetando siempre los principios de libertad e independencia del Sindicato.

El **SLMM** proclama su adhesión al principio de solidaridad de todos los trabajadores -y en concreto de los trabajadores de la mar-, y en su día decidirá democráticamente las vinculaciones nacionales e internacionales que procedan.

4.4. DEMOCRÁTICO, en el que todos los cargos sean elegidos desde la base y libremente revocados por ella, estando en todo momento controlados por ésta; en el que todos los miembros del Sindicato tengan derecho a voz y voto, así como a ocupar cualesquiera cargos de responsabilidad, siempre que se reúna -para este último derecho- el requisito que establecen los Estatutos en su artículo 8,3.º; en el que las decisiones adoptadas respondan y representen el auténtico sentir de sus miembros y no exclusivamente el de sus responsables o grupos minoritarios. La fidelidad absoluta al método democrático será fundamento permanente de la actividad -interna y externa- del **SLMM**. Acorde con estos propósitos, el **SLMM** estima fundamental acabar para siempre con la burocracia, manipulación y autoritarismo, a nivel político y sindical.

4.5. UNITARIO, que tienda a agrupar a todos los trabajadores de la Marina Mercante dispuesto a defender sus derechos, con independencia de sus opiniones religiosas, filosóficas o políticas, por constituir la unidad sindical la máxima garantía de eficacia frente al poder del capitalismo naviero, dada la dispersión laboral de la fuerza de trabajo de la mar y el reducido número de marinos mercantes. Para lograr esta unidad sindical, el componente ideológico del Sindicato será el mínimo fundamental aceptado por todos los marinos que buscan su liberación como trabajadores y que sirva de cohesión en las luchas comunes, al objeto de no romper artificialmente su unidad.

Por otra parte, el **SLMM** declara su no adscripción a ninguna central sindical o partido político y proclama su voluntad de luchar por la conquista de la unidad sindical de todos los trabajadores.

5. El **SLMM** trabajará en estrecha relación con los organismos de la Pesca, al objeto de planificar objetivos y acciones de lucha en común. Por ello se establecerán con los mismos contactos permanentes, a todos los niveles.

El **SLMM** apoya y potencia todos los esfuerzos que los trabajadores de la Pesca hagan para crear su propio Sindicato unitario, tendiéndose a un posterior agrupamiento de ambos en una futura **Federación de Sindicatos de la Mar**.

En este sentido, el **SLMM** brinda toda la infraestructura organizativa y de servicios de que dispone (locales, asesorías, propaganda...) a los núcleos de Pesca que vayan haciendo realidad la coordinación de su sector.

Consciente de las dificultades para lograr esta necesaria unidad en la Pesca, el **SLMM** buscará las formas de coordinación unitaria posibles con aquellos sectores pesqueros donde se den las condiciones precisas. A estos efectos, las distintas Asambleas de Puerto del **SLMM** tendrán la necesaria autonomía para establecer las convenientes relaciones con los mencionados sectores, basadas en los siguientes criterios:

1º Respeto a la autonomía e independencia orgánica del **SLMM**.

2º Cualquier relación con la Pesca estará basada en el principio unitario defendido por el **SLMM**, lo cual conlleva el mantener acuerdos lo suficientemente amplios para que quepan todas las alternativas sindicales representativas de este sector.

3º Los acuerdos se traducirán en perspectivas de trabajo en común entre el **SLMM** y las diversas organizaciones sindicales de la Pesca, encaminadas hacia la futura **Federación de Sindicatos de la Mar**.

Asimismo, el **SLMM** establecerá fraternales y estrechas relaciones con aquellos trabajadores y sus respectivas organizaciones que, con intereses comunes, intervienen en algún aspecto en el comercio marítimo (estibadores, trabajadores de empresas marítimas,...), así como con las organizaciones autónomas de los estudiantes de Náutica.

6. El **SLMM** proclama su respeto a los Pueblos y Nacionalidades que componen el Estado español. los planteamientos ideológicos; los objetivos y la estructura organizativa del Sindicato, estarán orientados de tal manera que los marinos no solamente no queden marginados de los Pueblos y Nacionalidades a las que pertenecen, sino que se integren plenamente en su Comunidad natural, colaborando en su desarrollo.

En este sentido, el **SLMM** queda abierto a cualquier reestructuración que resulte necesaria para adecuarse a un futuro en el que los Pueblos hayan decidido libremente su destino.

--- o O o ---

Estatutos

CAPÍTULO I

DENOMINACIÓN, ÁMBITO Y OBJETIVOS

Artículo 1º. DENOMINACIÓN.- Los trabajadores de la Marina Mercante constituyen un

Sindicato libre, de clase, autónomo e independiente, democrático y unitario, que adopta el nombre de **Sindicato Libre de la Marina Mercante (SLMM)**.

Art. 2º. ÁMBITO PERSONAL.- El **SLMM** lo integran todos los trabajadores de la Marina Mercante que lo deseen, sin distinción de raza o nacionalidad, cualquiera que sea su especialidad o categoría profesional a bordo, rechazando toda división por este motivo entre sus miembros, por considerar que ello atentaría gravemente contra la necesaria unidad de todos los trabajadores.

Art 3º. ÁMBITO TERRITORIAL.- El **SLMM** desarrolla su actividad sindical en los buques mercantes y en cuantas emvarcaciones intervienen en el transporte marítimo, realizándolo o facilitándolo (remolcadores, dragas, gánguiles, ...), tanto abanderados en el Estado español como en otros Estados, siempre que en dichos buques trabajen tripulantes españoles.

Art 4º. OBJETIVOS.- El **SLMM** tiene como objetivo la defensa de los intereses laborales, profesionales y sociales de todos los trabajadores de la Marina Mercante en la forma en que están expuestos en su **Naturaleza y Fines**. La estructura orgánica del Sindicato, su actuación, su funcionamiento y sus objetivos -tal y como se exponen en los presentes **Estatutos**- habrán de estar siempre de acuerdo con la **Naturaleza y Fines** del **SLMM**. Ambos documentos -**Naturaleza y Fines y Estatutos**- forman conjuntamente la CARTA DE PRINCIPIOS por la que habrá de regirse el **SLMM**.

CAPÍTULO II

MISIÓN Y CAMPO DE ACTUACIÓN DEL SLMM

Art. 5º MISIÓN DEL SLMM.- Para cumplir con los fines y objetivos propuestos, el **SLMM** tiene como misión:

1. Promover, orientar y dirigir la lucha y la acción sindical en la Marina Mercante.
2. Asegurar la formación de sus afiliados para el mejor cumplimiento del apartado anterior.
3. Representar a sus miembros ante los organismos públicos y privados con los que tengan relación.

Art. 6º CAMPO DE ACTUACIÓN DEL SLMM.- Como representante y portavoz de los trabajadores de la Marina Mercante y para cumplir con sus fines y objetivos, el **SLMM** actuará en los siguientes campos:

1. Legislación Social de la Marina Mercante en todos sus aspectos (reglamentaciones laborales, leyes para la seguridad de la vida humana en la mar, bolsa de embarque y servicio de colocación y formación profesional, leyes y ordenanzas varias para la construcción de buques, etc.).
2. Legislación civil y penal en torno a la ordenación del trabajo a bordo de los buques.
3. Control del **Instituto Social de la Marina** y/o cualquier otro órgano que pueda crearse para gestionar la seguridad social de los trabajadores de la mar.

4. Contratos Colectivos de Trabajo a nivel de Empresa o para toda la Marina Mercante, tanto en Empresas nacionales como extranjeras.
5. Participación en la elaboración de los planes de estudio de todas las especialidades marítimas.
6. Formación sindical y profesional.
7. Intervención en los organismos públicos encargados de la planificación económica de la Marina Mercante en cualquiera de sus grados.
8. Y cualquier otra actividad que tenga por objeto la defensa de los intereses laborales, sociales y profesionales de los trabajadores de la Marina Mercante.

CAPÍTULO III

MIEMBROS DEL SLMM

Art. 7º Puede ser miembro del **SLMM** toda persona -sin distinción de sexo, edad, raza o nacionalidad- que cumpla las condiciones exigidas por los presentes **Estatutos**.

7.1. Pueden formar también parte del Sindicato todas aquellas personas relacionadas laboralmente con la Marina Mercante, aunque realicen su trabajo en tierra, siempre que su admisión sea aprobada por la **Coordinadora Estatal**, previa solicitud razonada del interesado.

7.2. Quedan asimismo incluidos en el **SLMM** todos los jubilados y pensionistas de la Marina Mercante que lo deseen.

Art. 8º DERECHOS DE LOS MIEMBROS. Todo miembro del **SLMM** tiene derecho a:

1. Elegir a sus representantes en los órganos definidos en el capítulo IV de estos **Estatutos**.
2. Participar en los debates que se produzcan en cualquier reunión o asamblea sindical y decidir mediante su voto, proponiendo los temas a debatir que crea convenientes.
3. Ser elegido para formar parte de cualquiera de los organismos definidos en el capítulo IV de estos **Estatutos**, siempre que reúna la condición de haber estado embarcado con anterioridad un mínimo de dos años.
4. Utilizar todos los servicios de que disponga el Sindicato.

Art. 9º OBLIGACIONES DE LOS MIEMBROS.- Todo miembro del **SLMM** está obligado a:

1. Aportar su esfuerzo para contribuir al mejor cumplimiento de los fines del Sindicato.
2. Hacer efectiva la cotización en la forma y periodicidad que se establezca.
3. Aceptar los acuerdos adoptados democráticamente por mayoría en las asambleas de buque o puerto, Coordinadora de Asambleas de Puerto, Coordinadora Estatal y Congreso.

Art. 10. OBLIGACIONES DEL SLMM PARA CON SUS MIEMBROS.- El **SLMM** se compromete a defender de forma directa, moral y económicamente, a todo miembro al que se le cause perjuicio en razón de su actuación sindical.

Art. 11. PÉRDIDA DE LA CONDICIÓN DE MIEMBRO DEL SLMM.- Se pierde la condición de miembro del **SLMM** por:

1. Baja voluntaria expresada en una Asamblea de Puerto.
2. Dejar de estar relacionado laboralmente con la Marina Mercante o perder su vinculación con la misma, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 7.º.
3. Exclusión decidida por los correspondientes órganos del Sindicato a causa de los perjuicios que, por acción u omisión, haya causado a la Organización.
4. Asimismo, serán excluidos del **SLMM**:

4.1. Quienes actúen represivamente contra sus compañeros de tripulación por causas que no guarden relación con la seguridad del buque (laborales, sindicales, ...), amparándose en la autoridad que su cargo les otorgue y estando o no en connivencia con la Empresa.

4.2. Quienes contravengan deliberadamente los preceptos que se contienen en estos **Estatutos** o lleven a cabo actividades incompatibles con los objetivos que mueven al Sindicato.

Art. 12. TRÁMITES A SEGUIR EN CASO DE EXPULSIÓN.

1. La expulsión del **SLMM** de cualquiera de sus miembros será decretada por la Secretaría General a propuesta de la Asamblea de Puerto o buque donde haya surgido el conflicto, previo un conocimiento objetivo y detallado de las causas que motivan dicha expulsión.
2. La Secretaría General dará cuenta de la expulsión de cualquier miembro del **SLMM** a la Coordinadora Estatal.
3. El interesado podrá recurrir ante la Coordinadora Estatal en contra de su expulsión, en un plazo máximo de 120 días.

CAPÍTULO IV

ESTRUCTURA DEL SLMM

Art. 13. PRINCIPIOS GENERALES.- La estructura del **SLMM** se regirá por los siguientes principios generales:

1. Elección democrática -por todos los afiliados- de los órganos de responsabilidad en sus ámbitos correspondientes.
2. Revocabilidad de los elegidos por los electores en cualquier momento.
3. Respeto y aceptación de las decisiones de la mayoría. Las decisiones ordinarias serán tomadas

por mayoría simple (mitad más uno). Las resoluciones que afecten al cambio o revisión de **Estatutos** y a la elección de cargos habrán de ser aprobadas por mayoría de dos tercios. Además, este sistema de votación de los dos tercios se adoptará siempre que lo pidan, al menos, una cuarta parte de los miembros presentes en la votación de que se trate.

4. Derecho a tendencia, en base al principio de libre expresión en el interior y en el exterior del Sindicato, respetando siempre la necesaria unidad orgánica, básica para la acción en común y la realización de los objetivos del **SLMM**.

5. Temporalidad de los cargos. La permanencia en los cargos de responsabilidad en tierra (responsable de Asamblea de Puerto, miembro de Secretaría General, ...) no excederán de un período máximo de dos años, prorrogables a otros dos, no pudiendo el interesado volver a ocupar -después de este período máximo- ningún puesto de responsabilidad en tierra dentro del Sindicato, a no ser que previamente haya efectuado de nuevo un período de embarque mínimo de dos años o llevado a cabo actividades relacionadas con la Marina Mercante, de acuerdo con lo que establece el artículo 7.º.

Art. 14. ASAMBLEA DE BUQUE.- La asamblea de buque es el órgano de decisión colectiva en cada centro de trabajo. La Asamblea de Buque la forman todos los trabajadores del mismo -afiliados o no al **SLMM**- que voluntariamente quieran participar en la actividad sindical a bordo. La Asamblea de Buque cumple los siguientes cometidos:

1. Elegir al Delegado de Buque como representante de la tripulación ante otros barcos y ante la Empresa. En caso de no pertenecer al **SLMM**, el Delegado será reconocido por éste para cualquier actividad sindical, excepto para los asuntos internos del Sindicato.
2. Discutir y adoptar decisiones sobre los problemas laborales del buque y la Compañía y sobre la marcha y actuación general del Sindicato, reservado este último cometido para los tripulantes que sean miembros del **SLMM**.

Art. 15. DELEGADO SINDICAL DE BUQUE.- El Delegado Sindical de Buque es el tripulante elegido por sus compañeros para representarles. Puede ser Delegado de Buque cualquier tripulante, independientemente del título y del empleo a bordo. Sólo en los casos de tripulación numerosa (superior a 50 tripulantes) o en casos especiales que aconsejen tal medida, podrá tener el buque más de un Delegado. Sus funciones son:

1. Representar a sus compañeros en cualquier litigio de carácter sindical.
2. Enlazar la actividad sindical a bordo con la de los buques de la misma Empresa y con la de los órganos del **SLMM** en cada puerto y a nivel estatal.
3. Convocar reuniones y Asambleas a bordo.
4. Informar a sus compañeros de la marcha y actuación del Sindicato, cuando sea miembro del mismo.
5. Cualquier otro cometido tendente a fomentar la actividad sindical a bordo.
6. Asimismo, en el caso de que el Delegado Sindical de Buque sea miembro del **SLMM**, deberá

velar por que las decisiones de la Asamblea de Buque estén de acuerdo con la línea general del **SLMM** definida a través de sus **Estatutos** y objetivos generales. También estará obligado a defender los intereses de la Asamblea de Buque y a asistir, en la medida de lo posible, a las Asambleas de Puerto.

Art. 16. COMISIÓN SINDICAL DE EMPRESA. - Las Asambleas de Buque de una misma naviera se coordinarán entre sí a través de los Delegados de Buque para formar la Comisión Sindical de Empresa. Esta Comisión se organizará de la forma que las Asambleas de Buque creen más conveniente para llevar adelante la lucha y la actividad sindical en la Empresa, dentro del espíritu y las normas de los presentes **Estatutos**. Las Asambleas de Buque de una Empresa elegirán -como centro coordinador en tierra- a la Asamblea o Asambleas de Puerto que mejor pueda(n) apoyarles en su lucha.

Art. 17. ASAMBLEA DE PUERTO. - Las Asambleas de Puerto son órganos estables y permanentes del **SLMM** en cada puerto.

1. Las Asambleas de Puerto cumplen las siguientes funciones fundamentales:

1.1. Son órganos gestores y representativos del **SLMM** en ese puerto. Pueden percibir cuotas, aprobar admisiones -excepción hecha del caso previsto en el artículo 7,1)-, entregar carnets y desplegar, en fin, todas las actividades de carácter sindical para las que sean requeridas.

1.2. Son los puntos de coordinación y apoyo, a todos los niveles, de las tripulaciones embarcadas. Cada Asamblea de Puerto cuneta con una Asesoría Jurídica para los casos necesarios y podrá, además, dotarse de aquellos otros asesoramientos que considere pertinentes para el mejor cumplimiento de su misión.

1.3. Son centros al servicio de los trabajadores de la mar que lleguen a ese puerto.

2. Los afiliados al **SLMM** desarrollarán su actividad sindical en las Asambleas de Puerto que, en cada momento, puedan ofrecerles mayores posibilidades de participación.

3. Cada Asamblea de Puerto contará con un **órgano permanente**, formado por aquellos militantes de Sindicato que participen activamente en sus tareas. Uno de estos miembros será elegido por dicho órgano permanente como **RESPONSABLE** de la Asamblea y asumirá la representación de la misma ante la Coordinadora Estatal y la Secretaría General, de la marcha - en todos los aspectos- de esa Asamblea de Puerto.

4. Los responsables de las Asambleas de Puerto en el ejercicio de sus funciones como tales, tienen el deber de abstenerse de hacer cualquier propaganda ajena al **SLMM**, ya sea política, sindical o confesional.

5. El responsable de cada Asamblea de Puerto dará cuenta de su gestión ante la misma asamblea de Puerto, la Secretaría General y la Coordinadora Estatal.

6. Únicamente podrá constituirse una Asamblea en cada puerto.

Art. 18. COORDINADORA DE ASAMBLEAS DE PUERTO A NIVEL REGIONAL O NACIONAL. - Las Asambleas de Puerto de cada Región o Nacionalidad se coordinarán entre sí

de la manera que las propias Asambleas juzguen más conveniente, siempre que las formas de coordinación no se opongan al espíritu o a las normas de los presentes **Estatutos** y, al mismo tiempo, se respeten las líneas generales de organización y lucha sindical del **SLMM**. Las funciones de estas Coordinadoras de Asambleas serán:

1. Potenciar al máximo la actividad y lucha sindical en los puertos y zonas de influencia de dichas Asambleas.
2. Dar respuesta adecuada -como trabajadores de la mar- a los problemas nacionales y regionales de los Pueblos a los que pertenecen dichas Asambleas y sus afiliados, de acuerdo con los criterios establecidos en el punto 6 del texto "**Naturaleza y Fines**".

Art. 19. COORDINADORA DE RESPONSABLES DE PUERTO.- Entre dos sesiones consecutivas de la Coordinadora Estatal se podrá convocar por la Secretaría General una **Coordinadora de Responsables de Puerto** (a la cual también -en su caso- podrán asistir Delegdos de Buque), con el fin de conseguir una mayor coordinación en la marcha general del Sindicato, quedando sus decisiones sometidas a la próxima sesión de la Coordinadora Estatal.

Art. 20. COORDINADORA ESTATAL.- La Coordinadora Estatal es el órgano de coordinación y decisión del **SLMM** al más alto nivel entre dos Congresos consecutivos.

20.1. La forman los Delegados Sindicales de Buque que pudieran asistir a sus reuniones, los responsables de las Asambleas de Puerto y los miembros de la Secretaría General. Cada puerto estará representado en la Coordinadora Estatal por dos miembros de la correspondiente Asamblea: el responsable y uno de los componentes de la permanente.

20.2. Su misión fundamental consistirá en analizar y decidir -entre dos Congresos consecutivos- todos los asuntos relativos a la marcha general del **SLMM**. Asimismo:

20.2.1. Cubrirá las vacantes que se produzcan en la Secretaría General y revocará y elegirá a los miembros de la misma, siempre que una mayoría de los dos tercios de los presentes en la Coordinadora lo juzgue necesario para la buena marcha del **SLMM**.

20.2.2. Establecerá los criterios generales de actuación sindical en problemas concretos.

20.2.3. Tomará decisiones de carácter administrativo y organizativo a nivel general.

20.2.4. Fomentará y autorizará la creación de Asambleas de Puerto.

20.2.5. Llevará cuenta de la gestión de los responsables de Puerto y revocará a los mismos en los casos necesarios, previa información adecuada.

20.3. La Coordinadora Estatal se reunirá, como mínimo, cada tres meses, convocada por la Secretaría General o un tercio de los miembros de la propia Coordinadora. Podrá ser convocada por los canales expuestos, de forma extraordinaria, cuando así se estime oportuno.

20.4. La Secretaría General enviará a todos los delegados de Buque y a los responsables de Puerto el **orden del día** de la Coordinadora Estatal, con tiempo suficiente y utilizando todos los medios posibles para ello (emisiones de radio, telegramas, ..).

Art. 21. SECRETARÍA GENERAL.- La Secretaría General es el órgano de decisión y ejecución del **SLMM** dentro de los límites y orientaciones establecidas en los presentes **Estatutos** y en los acuerdos y resoluciones del Congreso y de la Coordinadora Estatal.

21.1 . La Secretaría General estará formada por cinco miembros elegidos entre los componentes de la Coordinadora Estatal.

21.2. La elección de los miembros de la Secretaría General es competencia de la Coordinadora Estatal. Dicha elección será ratificada, en su momento, por el Congreso. .

21.3. Los miembros de la Secretaría General son responsables solidariamente ante el Congreso, la Coordinadora Estatal, las Asambleas de Buque y de Puerto y, en definitiva, ante todos los afiliados al **SLMM**, de la administración, organización y funcionamiento del Sindicato.

21.4. Cada miembro de la Secretaría General tendrá a su cargo una responsabilidad concreta (organización y administración, coordinación, relaciones exteriores, publicaciones, asuntos sociolaborales...).

21.5. La Secretaría General Convocará y presidirá las reuniones de la Coordinadora Estatal y asumirá la representación del **SLMM** -por sí o por delegación- ante cualquier organismo estatal o internacional.

Art. 22. EL CONGRESO.- El Congreso a **Asamblea General** del **SLMM** es el máximo organismo de decisión del Sindicato.

22.1. Las funciones del Congreso son:

1. Elaborar y modificar -en su caso- la línea sindical, la "**Naturaleza y Fines**", los **Estatutos**, el programa y los principios de actuación por los que se rige el **SLMM**.

2. Crear los órganos de control que estime oportunos para velar por la aplicación de los principios básicos del Sindicato (unidad, democracia, independencia...).

3. Ratificar la elección de la Secretaría General realizada por la Coordinadora Estatal.

4. Adoptar cualquier decisión que tenga por fin el fortalecimiento y extensión del **SLMM**.

22.2. El Congreso estará formado por los delegados de las Asambleas de Buque y Puerto, los miembros de la Secretaría General -que presidirán la primera sesión- y por todos los afiliados al Sindicato que lo deseen.

22.3. La Coordinadora Estatal podrá establecer, en su caso, los criterios de proporcionalidad en el voto que estime necesarios para garantizar la representatividad democrática de los Delegados y de los asistentes al Congreso a título individual, lo que será ratificado o no por el propio Congreso.

22.4. El Congreso se reunirá -con carácter ordinario- una vez cada dos años, y con carácter extraordinario, siempre que lo solicite un tercio de los afiliados o los dos tercios de los miembros de la Coordinadora Estatal.

CAPÍTULO V INCOMPATIBILIDADES

Art. 23. Ningún miembro del SLMM ocupando puestos de responsabilidad en su estructura podrá simultanear dicho puesto con algún cargo dirigente a nivel político, sea en la Administración local, provincial, nacional o estatal. Asimismo, son incompatibles los cargos dirigentes en cualquier partido político o central sindical con los puestos de responsabilidad en la estructura del SLMM.

CAPÍTULO VI ACCIÓN SINDICAL

Art. 24. LAS FORMAS DE ACCIÓN SINDICAL.- La acción sindical que pueda ejercer el SLMM reviste amplias formas, incluida la huelga. El SLMM utilizará todos los medios a su alcance -teniendo en cuenta las características del trabajo de la mar (emisiones de radio, boletines, telegramas, utilización de la telefonía...)- a fin de conseguir la máxima participación y unidad en las acciones que se lleven a cabo.

Art. 25. PROPAGANDA Y FORMACIÓN SINDICAL.- El SLMM, por medio de sus órganos correspondientes, pondrá un especial cuidado en editar la propaganda suficiente para garantizar la formación de sus afiliados y el desarrollo de sus actividades sindicales. A tal efecto se editarán a nivel estatal la revista **Avante** -como órgano de expresión del SLMM-, los **Cuadernos de Formación Sindical** y otras publicaciones que la Coordinadora Estatal juzgue convenientes. Por su parte, cada Asamblea de Puerto o Coordinadora de Asambleas de Puerto a nivel regional o nacional, editarán su propia propaganda, de forma que responda a los objetivos propuestos en el artículo 18 de los presentes **Estatutos**.

Art. 26. COMISIONES DE TRABAJO.- La Coordinadora estatal y la Secretaría General pueden crear -al nivel que sea- comisiones de trabajo formadas por militantes del SLMM y con el asesoramiento de las personas que estime oportunas. Estas comisiones de trabajo se crearán para cubrir tareas específicas de carácter extraordinario, sin que sus miembros tengan más atribuciones que las indispensables para la mejor realización de su cometido.

Art. 27. CAJAS DE RESISTENCIA.- El SLMM fomentará la creación de cajas de resistencia, a fin de facilitar el sostenimiento económico de las huelgas y otras acciones de lucha.

Art. 28. SOLIDARIDAD NACIONAL E INTERNACIONAL.- El SLMM no limitará su campo de acción sindical a los problemas propios de los trabajadores de la Marina Mercante de los Pueblos del Estado español, sino que extenderá sus acciones -fiel a la solidaridad de clase- en apoyo de todos los trabajadores y, en especial, de los trabajadores de la Marina Mercante de todos los Pueblos. En concreto, se unirá con otras organizaciones sindicales hermanas en la lucha contra la explotación de los trabajadores de la mar.

CAPÍTULO VII PATRIMONIO SINDICAL

Art. 29. El SLMM tendrá el patrimonio necesario para el logro de sus fines y el desarrollo de sus actividades.

29.1. Dicho patrimonio se nutrirá de las cuotas de sus afiliados, así como de las donaciones que se le hagan y de diversas publicaciones y/o actos que el **SLMM** pueda realizar a tal efecto.

29.2. La Coordinadora Estatal será la responsable máxima ante el Congreso y ante todos los afiliados de la buena gestión del patrimonio sindical.

29.3. La utilización del patrimonio sindical seguirá los siguientes cauces y normas:

1. Cada Asamblea de Puerto administrará el patrimonio del **SLMM** en dicho puerto, pudiendo disponer de los bienes o servicios que crea necesarios para llevar a cabo su actividad sindical. Las Asambleas deberán presentar mensualmente cuenta detallada de los ingresos y gastos de las mismas a la Secretaría General, quien, a su vez, las pondrá en conocimiento y someterá a la aprobación de la Coordinadora Estatal, publicándolas posteriormente en el **Avante**.

2. Para el alquiler, compra o venta de bienes o para realizar otros gastos de importancia, las Asambleas necesitarán contar con la aprobación de la Secretaría General.

3. El 50 por 100 de los ingresos de cada Asamblea será remitido a la Caja General del **SLMM**. Esta Caja General se utilizará para hacer frente a los gastos generales del **SLMM** y para ayudar a las Asambleas que no puedan hacer frente a sus propios gastos.

CAPÍTULO VIII

REVISIÓN DE ESTATUTOS Y DISOLUCIÓN DEL SINDICATO LIBRE DE LA MARINA MERCANTE

Art. 30. REVISIÓN DE LOS ESTATUTOS.- Los presentes **Estatutos** podrán ser modificados por acuerdo del Congreso -por mayoría de dos tercios de los votos presentes-, siempre y cuando haya sido establecido en el orden del día el punto de modificación de **Estatutos**.

Art. 31. DISOLUCIÓN.- El **SLMM** se disolverá por acuerdo de los dos tercios de los votos del Congreso, siempre y cuando se haya establecido dicho punto en el orden del día.

Disposición adicional única- Caso de duda o conflicto en la interpretación de alguno de los artículos de los presentes **Estatutos**, será competencia de la Coordinadora Estatal dar la interpretación de los mismos, en coherencia con la línea del **SLMM** manifestada en el texto "**Naturaleza y Fines**" y en el conjunto de los propios **Estatutos**.

SINDICATO LIBRE DE LA MARINA
MERCANTE

Congreso Constituyente.

Bilbao, 10 de julio de 1977.

ANEXO 9

DECLARACIÓN CONJUNTA ENTRE LA C.S. DE CC.OO. Y EL S.L.M.M. (18 DE ABRIL DE 1978)

La Confederación Sindical de Comisiones Obreras (CS/CCOO) y el Sindicato Libre de la Marina Mercante (SLMM) deciden, a través de esta declaración conjunta, actualizar sus relaciones unitarias sobre la base de los siguientes principios:

1º) La C.S. de CC.OO. reconoce al SLMM como sindicato unitario y de clase, mayoritario en la flota de la Marina Mercante. A través de su federación del Mar, recomienda expresamente a los marinos mercantes afiliados a CC.OO., o afines a su línea sindical, la afiliación y militancia en el SLMM, y se compromete a no crear la Federación de Marina Mercante de CC.OO.

2º) El SLMM reconoce a la C.S. de CC.OO. como la central que aglutina la lucha y los intereses de clase de una parte mayoritaria de la población productiva del Estado. Declara estar abierto expresamente a la militancia de marinos mercantes que, al propio tiempo sean afiliados a CC.OO. o a cualquier otra central sindical de clase. De igual manera, el SLMM admite la afiliación de sus militantes a CC.OO. y a las restantes centrales sindicales de clase, asegurándose en todo momento la libertad de tendencias en el seno del SLMM, siempre que se respete la unidad e independencia del mismo.

3º) El SLMM reconoce la presencia de CC.OO. y de otras centrales sindicales de clase en sectores como la Pesca, Portuarios, Consignatarios, y otros, y --conjuntamente con la C.S. de CC.OO.-- se opondrá a cualquier iniciativa que pueda aumentar la división sindical de los trabajadores de estos sectores en organizaciones al margen de las centrales sindicales de clase de ámbito estatal o de nacionalidad.

4º) Ambas organizaciones publicarán esta declaración en sus respectivos órganos de expresión y establecerán formas de colaboración a todos los niveles: Secretaría General SLMM/Secretariado de la C.S. CC.OO. y Secretariado de la Federación del Mar-CC.OO.; Asambleas de Puerto del SLMM/Uniones Locales de CC.OO., a fin de garantizar la buena marcha y el desarrollo de las relaciones mutuas.

y 5º) La C.S. de CC.OO. y el SLMM trabajarán solidariamente en pro de la unidad y de la definitiva liberación de la clase trabajadora, para lo que efectuarán, con las restantes organizaciones sindicales de clase, cuantos esfuerzos sean necesarios a tal fin.

ANEXO 10

PROYECTO DE ACUERDO ENTRE LA UNIÓN GENERAL DE TRABAJADORES-STMM Y EL SLMM

1.- La UNIÓN GENERAL DE TRABAJADORES, reconoce al Sindicato Libre de la Marina Mercante como un movimiento sindical unitario y de clase con una amplia implantación en el sector.

Asímismo el Sindicato de Trabajadores de la Marina Mercante, STMM-UGT, recomienda a sus afiliados que participen también activamente en el SLMM remarcando la línea socialista presente en la letra y espíritu de sus Estatutos.

2.- El SLMM reconoce a la UGT como Central Sindical de clase, unitaria, libre, democrática, revolucionaria e internacionalista, que defiende los intereses de una gran parte del movimiento obrero. Declara estar abierto expresamente a la militancia de Marineros Mercantes que, al mismo tiempo, sean afiliados a la UGT o a cualquier otra Central Sindical de clase. De igual manera el SLMM declara que de acuerdo con sus Estatutos admite la afiliación de sus militantes a la UGT y a las restantes Centrales Sindicales respetando, en este sentido, ámbas Organizaciones la autonomía e independencia de cada una en función de sus respectivos Estatutos.

3.- Ambas Organizaciones publicarán esta declaración en sus respectivos órganos de expresión, y establecerán fórmulas de colaboración a todos los niveles, Secretariado, Comisión Ejecutiva, Uniones Locales, Asambleas de Puerto, etc. a fin de garantizar la buena marcha y el desarrollo de relaciones mutuas.

4.- Este documento no tendrá validez hasta no ser ratificado por la Coordinadora Estatal del SLMM y por la Comisión Ejecutiva de la UGT y el Comité Federal de la Federación de Trabajadores de Transportes del Estado Español de la UGT.

ANEXO 11

CARTA DE ALFONSO ALONSO BARCÓN DE FECHA 13.04.1978

La bipolarización "CC.OO-UGT" y nuestra posición frente a estas centrales.

En la situación actual, CC.OO. y UGT -antes incluso de las elecciones en tierra- aparecen no ya como las grandes centrales sindicales, sino como las únicas. Eso es lo que se pretende. Eso es lo que ha venido buscando la patronal y su gobierno, visto el fracaso a la hora de pretender organizar, de la noche a la mañana, grandes organizaciones sindicales "independientes". Estas dos centrales nos son presentadas hoy pretendiendo que, con la sola mención de ellas, queda agotado el panorama sindical. Únicamente con ellas dos se reúne el Gobierno cuando necesita tratar algo con "las centrales sindicales", únicamente ellas dos tienen expedito el camino a la prensa sin ninguna restricción, únicamente ellas dos son tomadas en consideración cada vez que se requiere una opinión fundamentada respecto a cualquier problema que afecte al mundo del trabajo, únicamente ellas dos son invitadas a expresar sus puntos de vista a través del fundamental medio de comunicación de masas: la televisión... Y así sucesivamente.

Se pretende que sólo ellas tienen el suficiente grado de representatividad (cuando no agrupan sino a un exiguo porcentaje de la población activa) y se desprecia a las demás -incluido, por supuesto, el SLMM- debido a su carácter minoritario y marginal. Así, son llamadas a opinar en nombre de todo el mundo, sin que las restantes organizaciones cuenten apenas para nada. Se las pretende relegar, eliminar de la vida sindical, antes de que de hecho se produzca su desaparición física, o buscando, precisamente, que se produzca cuanto antes.

Desde un principio, CC.OO y UGT se han distinguido ante otras organizaciones en hacernos el blanco de sus miras hegemónicas. Ello no es ningún secreto para nadie que haya visto nacer al SLMM y haya continuado después en él, atento a la realidad de cada momento. Ambas han observado para con nosotros una política lamentable, una política que los trabajadores de la mar tienen que estar muy lejos de agradecer. Sería positivo que un día, los propios dirigentes de estas dos centrales, reconocieran públicamente los errores que hoy están cometiendo. Claro que, para entonces, la negativa cosecha estará siendo recogida y será tarde, muy probablemente, para cambios de rumbo o recogidas de velas.

Comisiones Obreras nos hizo patente, en múltiples ocasiones, su apoyo al SLMM. Se interesaron por encontrar formas estables de cooperación, se interesaron por el tema de la doble afiliación, sugirieron la creación de órganos permanentes de contacto al más alto nivel entre ellos y nosotros... Fueron muy numerosas las reuniones mantenidas y todas ellas transcurrieron en total normalidad, con un patente espíritu unitario por ambas partes. Salvo, quizá, en las últimas, en las que incluso algún conspicuo miembro del Secretariado de CC.OO. cometió la inadmisibile ligereza de, despreciando nuestra autonomía, pedirnos cuentas sobre cuestiones de nuestro exclusivo orden interno. Pero en cualquier caso, cada reunión terminaba siempre con la aseveración de que CC.OO. tenía interés por nuestra permanencia en la mar y por nuestra consolidación como sindicato unitario del sector (sólo últimamente, muy deterioradas ya las relaciones, han puesto énfasis en arrinconarnos en los buques mercantes).

En el terreno práctico, sin embargo, las cosas no han ido por el mismo camino. Quizá por las contradicciones que con respecto a nosotros han existido en el seno mismo del Secretariado de

CC.OO. (junto a partidarios de prestar apoyo y solidaridad al SLMM, partidarios de hacer caso omiso de nuestra existencia y de constituir, sin más, el STMM-CC.OO.). Contradicciones que, si bien existieron siempre, se vieron agudizadas desde diciembre pasado, a raíz de las expulsiones habidas en nuestro sindicato.

El hecho es que, en la práctica, el método seguido por CC.OO. para encauzar sus relaciones con nosotros, más que poco inteligente, más que burdo, fue contraproducente. Se sirvieron de elementos que, desde dentro, no hicieron más que sembrar dificultades, tratar de descabezar al sindicato y atentar repetidamente contra nuestros Estatutos hasta la misma fecha de su expulsión y aún después (resultan imposibles de evaluar los daños que esa gente causó al SLMM -desde puestos de dirigencia en el mismo- en el área más importante del Estado por lo que a nosotros respecta: Galicia).

Junto a ellos, es preciso reconocerlo, hubo y hay militantes de CC.OO., o simples simpatizantes de esa central, que actuaron y actúan de forma muy distinta: contentándose con el estricto ejercicio del derecho a tendencia y, en tanto que trabajadores de la mar, respetando y defendiendo nuestra realidad unitaria e independiente, conscientes de lo grave que sería nuestra división sindical.

En cualquier caso, esas actitudes contrapuestas no son más que un reflejo de la misma realidad presente en el seno del Secretariado de la Confederación Sindical de CC.OO. Parece como si hubieran querido nadar y guardar la ropa. Parece como si hubieran querido jugar las dos bazas (entrismo para absorbernos y apoyo para consolidarnos) simultáneamente, pero con tan lamentable falta de visión y de una forma tan grosera que sólo han "destacado" entre nosotros personas como Muínelo, Benavent, Irixoa, Vázquez y otros, de quienes se puede decir todo menos que respetaron nuestro carácter unitario. Me cuesta creer que, concretamente, Rafael Muínelo actuara obedeciendo órdenes de sus dirigentes. Sin embargo, estos no supieron (o no quisieron, lo que es más probable) pararle los pies. También me parece increíble que en una de las reuniones últimas con la Secretaría General del SLMM, reuniones en las que se debatía el tema de nuestras relaciones, en las que, por nuestra parte al menos, se quería llegar a un acuerdo, se nos impusiera la presencia de Raimundo Rivas, protagonista de cierta rueda de prensa en La Coruña en la que incluso se nos acusó ¡de estar vendidos a la CIA! y hábil repartidor de panfletos contra la propia Secretaría General en los tiempos en que todavía no se había autoexcluido del SLMM. Lo que es más: ¡que se nos presentara al tal Rivas nada menos que como Secretario General de la Federación del Mar de Comisiones Obreras! Abstracción hecha de la capacidad de ese muchacho para hacerse cargo de un puesto así, (ellos sabrán por qué lo han elegido), aquello sonaba, como muy poco, a cachondeo. Parecía como si no tuviera la más mínima intención de solucionar el problema, sino más bien todo lo contrario.

El resultado del método (?) que han seguido está bien a la vista: el lógico desprestigio entre nosotros de CC.OO., por la política observada para con nosotros y lo que representamos, política consciente, plagada de acciones y omisiones erróneas, de lo que tenemos a mano un ejemplo bien reciente, digamos el coronamiento de todo este proceso de despropósitos: al mismo tiempo que se comprometen por escrito a no constituir su sindicato de Marina Mercante, publican en su órgano oficial ("Gaceta de Derecho Social", abril 1978) la próxima constitución en sindicato estatal de sus afiliados de Marina Mercante. Falta de ética a la que nuestra modesta historia, cuando al fin se escriba, dedicará sin duda algún espacio.

Pero, ¿qué hay de UGT? Porque, si hemos de ser objetivos no podemos limitarnos a hablar de

CC.OO. únicamente, silenciando esta otra cara especialmente importante del mundo sindical que nos rodea. UGT, en mi opinión, ha hecho exactamente otro tanto que CC.OO., aunque con diferente estilo. Personalmente, diría que el "cerco" de UGT sobre el SLMM ha sido mucho más inteligente que el de CC.OO. Quizá por ello más peligroso también.

La política de esta otra central con respecto al SLMM es muy anterior a la de CC.OO.; pues dio comienzo casi con el nacimiento del sindicato. Ya en 1975 (habíamos nacido en abril de este año) UGT nos dejaba aislados de la ITF, la que pondría bien en claro que si queríamos recibir una ayuda o incluso ingresar en la Internacional una vez que estuviéramos consolidados, teníamos que trabajar conjuntamente con UGT (lo que, traducido a lenguaje más claro, significaba ingresar en la UGT, algo que el Secretario General de la ITF nos dijo sin rodeos a Lozano y a mí, durante la visita que le hicimos en Londres, el pasado otoño).

Fue UGT quien primero constituyó su Sindicato de Trabajadores de la Marina Mercante (STMM-UGT), lo que introducía en la flota un peligroso elemento de división en momentos en que nosotros estábamos todavía trabajando muy duro para sacar adelante nuestro proyecto unitario. Fue UGT la única central que a nivel de dirigentes (si te fijas, los ataques de CC.OO. han venido siempre -creo que salvo en Cádiz- a nivel de militantes de base), manchó nuestro nombre muy al principio y en distintas zonas del Estado, acusándonos de ser amarillos, de proceder del verticalismo franquista, de estar dividiendo a los trabajadores de la mar, colectivo en el que ellos no habían reparado durante más de cuarenta años. Fue UGT la que extendió en el seno de la ITF (antes, durante y después del último Congreso celebrado en Dublín) la versión de que nuestro sindicato era comunista (así, como suena, todos comunistas en bloque, apéndice en la flota mercante del PCE y de CC.OO.), buscando impedir nuestro ingreso, lo que consiguió, a pesar del apoyo dispensado al SLMM por parte de algunos sindicatos extranjeros. Fue UGT la única central que manifestó claramente su rechazo de los sindicatos unitarios en sus órganos de expresión:

"... Para la Unión, la constitución de sindicatos exclusivos de rama o de sector no puede tener sino un mero carácter sectorial y corporativo, lo cual podría hacerle caer en reivindicaciones gremiales y apartarla del resto de los trabajadores de los distintos sectores de la producción; sólo, una central sindical poderosa que una a los diferentes sindicatos de rama, es capaz de plantear reivindicaciones globales sin caer en planteamientos "estrechos". Consecuentemente con ello, la Unión no ha apoyado bajo ningún aspecto los diferentes proyectos de "sindicatos unitarios" que han aparecido y se han desarrollado con mayor o menor fuerza en algunas zonas del país y sectores productivos. De tal forma, por ejemplo, que la UGT posee una "Federación de Trabajadores del Mar", aún cuando existe el "Sindicato Libre de la Marina Mercante", que es apoyado por las demás centrales sindicales..." (1).

Este texto es contundente y no admite -salvo mejor y demostrada opinión- dobles interpretaciones. Está ahí, es la opinión oficial de UGT hacia los sindicatos unitarios. Concretamente hacia el nuestro, al que menciona de forma expresa. En ninguna otra publicación de ninguna otra central sindical se encuentra una postura oficial ni siquiera semejante a esta (por cierto, otro sindicato unitario consolidado, el Sindicato de Trabajadores de la Administración de Catalunya, STAC, ha visto también cómo, a pesar de su existencia, la unidad de sus militantes quedaba amenazada por la UGT a través de la Federación Española de Trabajadores de la Administración Pública, FETA/UGT, y otro tanto viene ocurriendo en el ámbito de actuación de la Unió de Llauradors i Ramaders del País Valencia).

Es UGT, en suma, la única central que constantemente (a lo largo de tres años) ha estado haciendo caso omiso de cuantas invitaciones les hemos hecho (y han sido bastantes) para reunirnos y discutir juntos el tema de nuestras relaciones, relaciones que no parecían desear, pues, en otro caso, no hubieran respondido a nuestra llamada con el silencio. Sólo últimamente, de forma repentina (tanto, que parece calculada) se ha avenido a discutir los términos de un acuerdo conjunto que una vez ultimado más parece una "entrega sin condiciones" que cualquier otra cosa (texto que conoces, por haber sido rechazado en la pasada Coordinadora). "Esfuerzo" este de entendimiento, coincidente en el tiempo con la llamada al SLMM del Grupo Parlamentario Socialista para que colaboremos con ellos en los trabajos que ya han iniciado, en un intento de acabar con la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante. Todo repentino y simultáneo. Llamadas e interés hacia nosotros desde ambas vertientes de un mismo cauce: el tándem PSOE/UGT, un poco resentido sindicalmente tras los resultados de las pasadas elecciones ("pasadas" por lo que a tierra se refiere, claro).

Por cierto, no deja de causar asombro la frivolidad con que algún dirigente del STMM-UGT (como Modesto Herranz, Secretario de Organización) viene tratando últimamente el tema de nuestras "relaciones". Ahí está su visita a la Asamblea del SLMM en Barcelona, donde se permitió preguntar cuándo íbamos a cambiar el emblema de la puerta por el de UGT, pues era (¿la fusión?) cosa de días. Y esto lo dice no un militante de base, sino un Secretario de Organización de una central como la UGT. Por lo visto, también en medios patronales navieros se vendría últimamente especulando con nuestro futuro, en el sentido de que, según ha trascendido -y siempre al decir de esos medios- nuestra integración en UGT sería cosa de pocas fechas. Quizá por ello UGT (necesitada al fin y al cabo de gente entrenada sindicalmente en el sector de los transportes marítimos, de gente enterada de la problemática, de gente hecha a la dinámica sindical que el sector requiere) haya comenzado ya a ofrecer cargos a alguno de nuestros compañeros. Claro que las cosas siempre acaban sabiéndose. Quizá sea este el único error cometido por UGT en esta última época (o uno de los pocos): no contaba con que Zapata¹, por ejemplo, no se anda con tonterías.

Por supuesto, no hablo por hablar. Los datos restán al alcance de cualquiera y cada cual puede darles la interpretación que guste. Como al alcance de cualquiera está también este otro dato: nada práctico, hasta ahora, había hecho UGT en el proceso electoral que tenemos abierto en la flota mercante, a pesar de tener inscrito su propio sindicato en el sector. Diríase que había decidido dejarnos el campo totalmente libre (a saber por qué). Pues bien, dos días después de terminada la última Coordinadora, inundan de propaganda (en Barcelona, y supongo que también en otros puertos) los buques de la Trasmediterránea, para empezar. Lo que contrasta grandemente con el silencio mantenido hasta la fecha en ese particular. Ello resulta cuanto menos chocante.

Atrás quedan detalles, en fin, necesitados de una referencia por mínima que sea, en cualquier análisis que pretenda mostrar más o menos extensamente la historia de nuestra experiencia unitaria. Referencia que, por cierto, brilló por su ausencia en alguna intervención de la última Coordinadora, donde, lejos de hacerse historia (como decía la Orden del Día) se lanzaron diatribas en una dirección determinada, olvidándose el hecho cierto de que al SLMM no le han venido los palos de una sola dirección.

¹ José Zapata Garcés, responsable de la Asamblea de Cartagena. Zapata ha sido uno de los pocos dirigentes del SLMM que no era oficial de la marina mercante.

(1) Revista "UGT", 2ª quincena de enero 1977, pag.7 ("Las contradicciones de los sindicatos unitarios").

[Tras ese análisis, la carta de Barcón expone las relaciones con las centrales sindicales minoritarias (SU, CSUT, USO, CNT) y concluye]

Resumen de nuestra situación.

En definitiva, nos encontramos inmersos en una realidad sindical muy compleja, en la que no cabe hablar únicamente de pluralidad, sino de división. A diario asistimos a auténticos enfrentamientos entre unas organizaciones y otras. La rivalidad sindical confunde a los trabajadores, incapaces de conseguir la unidad que todos desean porque lo impide el sistema de democracia formal que domina en las grandes centrales. Cada vez es mayor el distanciamiento entre los dirigentes y las bases de estas formaciones, y demasiado a menudo se pacta, se negocia, se discute con la patronal o el Gobierno a espaldas de la clase trabajadora, que es además testigo de los a veces violentos enfrentamientos dialécticos entre los dirigentes más significados de centrales rivales. Enfrentamientos que se convierten en físicos con alguna frecuencia, cuando como lógico reflejo son trasladados a la base, la que los protagoniza en la calle, con ocasión de manifestaciones, o en el propio seno de las empresas.

En esa situación, la propia dinámica sindical que parece se quiere imponer juega a favor de centrales como UGT y CC.OO., que tienden a convertirse en el tipo de sindicato asistencial europeo, en macroorganizaciones capaces de brindar al trabajador una serie de servicios cuya puesta en funcionamiento no puede ser abordada por organizaciones más modestas. Se trata de dejar fuera de juego a las formaciones "minoritarias" que ponen el sistema en cuestión, a los sindicatos revolucionarios, a los sindicatos unitarios de clase, a los sindicatos de nacionalidad, al asamblearismo. Y tras todo ello hay una operación de gran alcance que no cabe restringir en sus planteamientos únicamente al Estado español.

El papel que le toca jugar al SLMM ante esta realidad es claro: somos una organización incontrolada hasta el momento, y difícilmente controlable en el futuro, a no ser que resultemos absorbidos. Para quienes somos motivo de "preocupación" lo ideal sería que desapareciésemos. Como solución de recambio plantearían nuestra federación con alguna de las grandes centrales o una masiva infiltración que colocara (en la base y en los puestos clave del sindicato) a elementos afines a ella. Descrita a grandes rasgos, esta es en mi opinión la situación actual del SLMM. Preocupante, si quieres, pero no de una preocupación extrema (no todavía) y tampoco inesperada. ¿Qué cabe hacer? (...)

Por todo lo dicho, para mí está claro que el futuro del SLMM no está en su integración -o federación- en una central sindical, sea esta cual sea, ni en el padrinazgo de ningún partido político en concreto, pues tras ambas "soluciones" está nuestra inmediata división. No se trata de mantener unas siglas despojándolas de su contenido original. No se trata -como ya alguien ha adelantado- de federarnos en una central bajo la promesa de que, una vez dentro, conservaremos el nombre y el modo de actuar; la estructura, las fuentes y la autónoma administración de nuestros medios económicos; la independencia que nos es propia; la libertad de acción². También creía yo en una posibilidad así, hace algunos meses. Pero hoy veo que no se trata de eso. Es

² Barcón se refiere a la UGT.

imposible. O más claramente: es inconciliable la pervivencia del sindicato con todo lo que significa (unidad, autonomía...) con su federación o integración en cualquier central, sea cual sea la fórmula integradora a emplear.

El SLMM, o continua tal y como nació -libre, de clase, autónomo e independiente, democrático y unitario- o desaparecerá. Lo demás son ganas de rizar el rizo de la especulación y hacer el trabajo de otros. Si nos integrásemos en alguna central conservaríamos las siglas (quizá). Pero sólo eso. Tiene su lógica, claro. Nuestras siglas han alcanzado prestigio en la flota y fuera de ella. No iba a ser cosa de borrarlas del mapa de la noche a la mañana, pues habría el peligro de que con ellas "volaran" muchos militantes. Pero sin duda, pasado un tiempo prudencial (durante el cual, la central en la que nos hubiéramos integrado habría llevado a cabo el lógico trabajo de formación), las siglas desaparecerían también. Quedaría el STMM-UGT, STMM-CCOO., el de USO, etc., pero del SLMM pronto no habría ni rastro. Las cosas se presentarían así, y negarlo es una necesidad.

Nosotros no hemos estado luchando por un nombre, por unas siglas. Tras ese nombre, tras esas cuatro iniciales, hay una naturaleza que nos define y unos fines que nos mueven. Por esos fines luchamos, y nuestra lucha ha estado presidida desde el comienzo, por nuestra independencia, máxima garantía de nuestra unidad. Sería absurdo luchar por mantener el nombre de la organización a costa de nuestra identidad, a costa de nuestra naturaleza y de los fines que nos guían, concretados antes que nada en nuestra unidad. Quizá lograríamos mantener nuestro nombre, efectivamente (y digo quizá). Pero serían entonces cuatro letras desprovistas de su auténtico contenido. El Sindicato Libre de la Marina Mercante, con todo lo que es, con todo lo que significa, habría dejado de existir a pesar de la pervivencia del SLMM.

ANEXO 12

DOCUMENTO UNITARIO DE LA ASAMBLEA DE BARCELONA DE 22.05.78

POR LA UNIDAD DEL SLMM

El la última Coordinadora Estatal del SLMM celebrada en Madrid los días 9 y 10 de mayo de 1978 se discutió como punto central el tema de la unidad sindical y el SLMM.

Algunos compañeros del Sindicato y en especial algunos miembros de la actual Secretaría General ven como algo inevitable el rompimiento de nuestra unidad y la destrucción del SLMM. El proyecto que ofrecen estas personas -afortunadamente pocas- es convertir el Sindicato actual en un acuerdo por arriba entre las centrales sindicales, señaladamente entre UGT y Comisiones Obreras, que garantizara en teoría la unidad de acción sindical en la marina mercante. En los barcos, los trabajadores nos dividiríamos en afiliados a UGT, CCOO, CNT, USO, etc. En los puertos dejarían de existir a corto plazo las Asambleas de Puerto y los marinos con problemas laborales tendríamos que recurrir a las Federaciones del Mar de las centrales sindicales. En resumen: liquidar el actual SLMM, dar paso a la división sindical y destruir la obra que con no pocos esfuerzos ha creado el SLMM en tres años de lucha y existencia.

Las consecuencias de esta situación son evidentes: los marinos, divididos, volveríamos a ser el furgón de cola del movimiento sindical, yendo a remolque de las conquistas sociales de los trabajadores de tierra; la división aumentaría el fatalismo de los marinos y la inhibición en las luchas; la desintegración del SLMM produciría una notable desconfianza en el sector sobre todo por el inevitable reparto entre las centrales sindicales de los bienes del SLMM; y etcétera.

Los proponentes de este negro futuro basan su punto de vista en una consideración pesimista del SLMM y en la creencia fatalista de que no es posible un sindicato unitario ante la división sindical reinante a nivel estatal. es decir, consideran que el SLMM no tiene fuerzas propias para seguir adelante como sindicato independiente y unitario.

Desde el nacimiento del SLMM en abril de 1975 siempre ha habido quienes, con unos u otros argumentos, se han opuesto a la unidad de los marinos, a la autonomía e independencia del sindicato. No negaban la necesidad de unidad e independencia del sindicato -nadie se atreve a negarlo abiertamente-, sino que negaban que ello fuera posible en el marco de varias centrales sindicales ligadas a determinados partidos políticos.

La mejor respuesta a su error ha sido el imparable ascenso del SLMM. Los marinos hemos demostrado que sí es posible construir la unidad sindical -en base a que como trabajadores tenemos idénticos objetivos, los mismos problemas y una fuerza infinitamente superior si estamos unidos-, y mantenernos independientes de todos y cada uno de los partidos políticos. Nunca el Sindicato Libre de la Marina Mercante ha sido apolítico: muchos afiliados son miembros de tal o cual partido; la mayoría de los marinos hemos votado o votaremos por un partido en las próximas elecciones. La ilusión del apoliticismo es irreal e imposible. por otra parte el SLMM no puede ni podrá renunciar nunca a desarrollar la política de clase que le corresponde hacer en defensa de nuestros intereses: pedir más vacaciones, mejores salarios y una vida a bordo más digna es hacer política. Exigir la sustitución de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina

Mercante, que acabe la jurisdicción militar para los marinos mercantes y pedir una mejor seguridad social y el mantenimiento del Instituto Social de la Marina es también hacer política. No somos de ningún partido, somos apartidistas, pero no apolíticos.

Si en estos tres años de vida del SLMM, en medio de grandes dificultades por la gravísima división sindical, cuando el sindicato era tan solo una idea, hemos salido adelante superando todos los obstáculos, ¿a qué viene ahora el pensar que el SLMM no puede mantenerse con sus características actuales?. Hoy el Sindicato es cien veces más fuerte que hace un año. Y hoy la gravedad de la división sindical fuera del SLMM es mucho menor que hace un año. En conclusión: hoy es mucho más fácil y las condiciones son mucho más favorables para continuar y acrecentar el SLMM como lo que es: un auténtico sindicato unitario con una práctica sindical asamblearia y democrática, autónomo e independiente de los partidos políticos, la patronal y el estado.

Está claro que el SLMM tiene en estos momentos numerosos problemas de funcionamiento. Pero todos son solucionables con relativa facilidad. En ningún caso está justificado el desánimo o el pesimismo: las finanzas, la información, el burocratismo, la renovación y ampliación de cuadros responsables, la organización y atribuciones de la Secretaría General, etcétera son problemas que hay que solucionar manteniendo la línea actual del SLMM. Ninguna solución puede ser el destruir el SLMM como pretenden en el fondo -por cansancio, o tal vez por defender intereses partidistas- algunos miembros de la actual Secretaría General asesorados por Boix, miembro de UGT y del PSOE.

Nos oponemos rotundamente a retroceder hacia atrás muchos años transformando el SLMM en una organización vacía de contenido y dando paso a la nefasta división sindical en la marina mercante. Estamos convencidos de que el problema de las relaciones del SLMM con el Movimiento Obrero y con todos los trabajadores del país, lo que quiere decir también relaciones con sus organizaciones sindicales -CC.OO., UGT, CNT, USO, etc.-, es hoy de más fácil solución que en tiempos anteriores. Si las centrales sindicales mayoritarias no apoyaran nuestros objetivos y quisieran dividirnos -cosa que tienen cada día más difícil- el daño que podrían hacernos no sería mucho. Nuestra naturaleza de clase, democrática y asamblearia tiene el respaldo del 90 por ciento de los trabajadores de la marina mercante. No necesita, por tanto, la homologación de nadie. Si las centrales no apoyan y respetan al SLMM como lo que es, ellas mismas están tirando piedras contra su tejado. Dudamos mucho -y los últimos acuerdos con CC.OO. y UGT rechazados por la Coordinadora así nos hacen pensar- que las centrales sindicales se negaran ahora en redondo a mantener estables relaciones con el SLMM. No olvidemos que gran cantidad de marinos simpatizantes de los partidos políticos que apoyan a una u otra central están inequívocamente a favor de la unidad sindical y del SLMM.

Y están a favor de la unidad sindical porque ésta no es algo abstracto. La unidad sindical es un bien muy concreto de los trabajadores en sus luchas contra la patronal. Ya bastante dispersos estamos los marinos y bastantes problemas tenemos en nuestro trabajo -entre categorías, entre departamentos, etc.- como para que ahora encima nos dividamos artificialmente en varios sindicatos. Todos los marinos, sea cual sea su puesto de trabajo a bordo, sea cual sea su ideología política, su religión y su filosofía de la vida, tiene un puesto en el Sindicato Libre de la Marina Mercante. Todos y cada uno de nosotros tiene algo de diferente de los demás; pero todos y cada uno de nosotros tiene los mismos problemas laborales, las mismas aspiraciones inmediatas, los mismos patrones. Por eso necesitamos un sindicato unitario. Por eso apoyamos y defendemos el SLMM.

En síntesis:

- 1.- Consideramos indiscutible e innegociable la continuidad del SLMM en sus actuales características.
- 2.- Somos partidarios de mantener relaciones con las centrales sindicales, todas, en base al respeto total por la independencia y unidad del SLMM.
- 3.- Censuramos la actitud de los miembros de la Secretaría General, Rafael Lobeto, Javier Lozano, Antonio Rodríguez Rubiño y Fernando Rivas, quienes con sus palabras o con su silencio dejaron entender claramente que no creen en la unidad e independencia del SLMM. Asimismo exigimos una explicación de la Secretaría General y en particular de Rafael Lobeto por su actitud maniobrera, demagógica y torpe en la última Coordinadora.
- 4.- Creemos que difícilmente vamos a arreglar los problemas internos del Sindicato contando con una Secretaría General que ya no cree en la viabilidad del SLMM y que es incapaz, por tanto, de aportar soluciones y de tomar iniciativas.
- 5.- En la última Coordinadora nos fue ocultado a todos los presentes el debate sobre las graves disensiones internas de los 5 miembros de la Secretaría General, cuando su obligación era dar cuenta de todo ello: la marcha de la Secretaría General del SLMM no es tema exclusivo de sus miembros sino que nos interesa a todos los marinos.
- 6.- Ante la convocatoria del Próximo Congreso del SLMM -que consideramos precipitado en exceso- creemos que el tema de la unidad sindical que motivó su convocatoria no debe ser el único, ni siquiera el más importante de los temas del Congreso. En primer lugar porque este problema, tal como lo planteó la Secretaría General actual en la pasada Coordinadora, es artificial y ajeno a los marinos y al SLMM; Los problemas de CCOO y de UGT deben arreglarlos ellos y debatirlos ellos, no nosotros. En segundo lugar porque el tema de la unidad está claro para la inmensa mayoría de los marinos, por no decir todos, ¿quien quiere la división sindical y la ineficacia?. Y en tercer lugar porque hay una gran cantidad de problemas graves y urgentes que los marinos hemos de afrontar en este Congreso: la Ley Penal y la jurisdicción militar, la huelga general, el Convenio Base que sustituya al actual acuerdo con ANAVE, apertura de nuevas Asambleas de Puerto y dinamización de algunas ya existentes, información y formación sindical, etc.
- 7.- Antes del Congreso debe convocarse una Coordinadora Estatal cuyo orden del día esté confeccionado en una de las reuniones mensuales que exigimos se celebren con los responsables de las Asambleas de Puerto y la Secretaría General.
- 8.- Los problemas de organización del SLMM -lo que pudieramos llamar los problemas del aparato- deben debatirse en esas reuniones de responsables de puerto y no en las Coordinadoras. Resulta poco respetuoso con los delegados de buque que acuden a la Coordinadora el hablar de unos problemas que no conocen en absoluto; problemas en su gran mayoría menudos y poco importantes. En las Coordinadoras deben discutirse los métodos de acción sindical, las alternativas de solución a los problemas que surgen de las luchas y los problemas de organización importantes previamente clarificados por la discusión entre sus protagonistas: los responsables de Asambleas.

9.- Ante el inexplicable fallo de la prensa del Sindicato -fallo evidente y criticado por toda la Coordinadora- proponemos que Juan Zamora se haga cargo inmediatamente del "AVANTE", cuya redacción estaría en la Asamblea de Barcelona.

10.- Pedimos la discusión de estos puntos y su solución en los casos que sea posible en la próxima reunión de responsables de Asambleas de Puerto.

Barcelona 22 de mayo

Permanente de la Asamblea de Barcelona
(J. Guzuraga, Francisco Cubero, Rafael
García, A. Rodríguez Perea, J. Zamora
y Agustín Montori).

ANEXO 13

LISTA DE PARTICIPANTES EN LA COORDINADORA ESTATAL DE LOS DIAS 1 Y 2 DE JULIO DE 1978, EN MADRID

La Secretaría General del Sindicato Libre de la Marina Mercante, formada por Alfonso Alonso Barcón, Rafael Lobeto Lobo, Javier Lozano Ibarbengoetxea, Antonio Rodríguez Rubiño y Fernando Rivas García.

Los responsables de puerto del SLMM: Miguel Irasola Moracho, por Bilbao; Ramón Argüelles, por Avilés; Guillermo Peribáñez Caveda, por Gijón; Segundo Jesús Olave, por Santander; Carlos Luaces, por Coruña; Sergio Salguero Rodríguez, por Vigo; Antonio Carretero Mániz, por Cádiz; Fernando Rivas García, por Las Palmas (miembro también de la Secretaría General); Manuel Valverde, por Algeciras; Antonio Rodríguez Rubiño, por Málaga (miembro también de la Secretaría General); José Zapata Garcés, por Cartagena; Carlos Maeso Guerrero, por Valencia; José Luis Cot González, por Sagunto; Javier Guezuraga Tellería, por Barcelona y José Luis Duarte Martín, por Palma.

Los miembros de las permanentes: Iñaki del Corte Goñi, de Bilbao; Angel Castro, de Coruña; Alfonso Miralles, de Cádiz; Juan Zamora Terrés, de Barcelona; Carmina Gavilá de Palma y Josefina Grande y Luis Vega, de la permanente de Madrid.

Y los Delegados de Buque: García Ramos (Hispania); José Sacramento (Encური); Luis Colomo (Peninsular); Jesús Fernández (Isla del Atlántico); Xabier Meñaka (Peninsular); José Bardomar (Delfín del Atlántico); Ricardo Pérez (Delfín del Tirreno); Pablo Gutierrez (Virgen de Africa); José Manuel Suárez (Delta); Agustín Prieto (Auxinave); Juan José Lorenzo (buque-tanque Melilla); Gerardo Aguilar (Valtierra); Rafael Moreno (Monte Betayo); Manuel González (Arquitecto Gaudí); Manuel Oceda (Cala Llonga); Inocencio Martínez (Urlea); Juan Colomar (Noreña); Sácz de los Terreros (Transmediterránea); Manuel Gampón (Tolueno); Armando Rey (Remolcadores de Málaga); Julio Doval Lago (Las Palmas de Gran Canaria); Miguel Santaolara (Santa Cruz de Tenerife); Francisco Tamarit (Isla de Formentera); Juan Ramos (Nítrico); Juan María López de Urbina (Alvaro de Bazán); Héctor Arvella (Murqueta); Felipe Pérez (Aumavisa); Esteban Gómez (García Miñaur); Antonio Serantes (Miñaur); Jesús Zarandría (VascoMadrileña); Víctor Martín (Vasco-Madrileña); Angel Legazpi (Fosfórico); Juan Azorín (Xileno); Manuel Quintana (Murqueta); Pedro Garay (Ibaizabal); Regino Serrano (Ibaizabal); José María Peñarredonda (Ibaizabal); Juan de Urdagaray (Allul); Francisco González (Puerto de Alicante); José Dios (Puerto de Hamberes); José Cordero (Murqueta); Jesús Cando (Química); Roque Vélez (Química); José María Lago (Química); José María Odriozola (Química) Isidro Mon (Remolcadores); Planelles (Gijoncsa); Alberto Cosla (Santa Catalina); Armando García (Santa Catalina); Felipe Louzá, (Eco); Antonio Giménez (Trafinasa); Francisco Laoreiro (Trafinasa); Roberto Lafonte (Eco); Vicente Serantes (Trafinasa); Manuel Lara (Euromar); Manuel Bustabad (Artola); Eloy Barrios (Artola); Alfredo Chamorro (Galea); José Luis David (Eco); Cecilio Pinceda (Géminis); Miguel Fernández (Eco); Juan Font (Camps); Isidro Sousa (Nav. Atlántico); Pedro León (Atlántico); Alejandro Ramírez (Valle de Lujua); José Domínguez (Valle Orduña); Tomás García (Valle de Unza); Gregorio Fernández (Delfín del Alborán); Carlos Medrano (Artola); José Manuel Castinero (Artola); Ricardo Alonso (Artola); Juan Francisco Alier (Artola); Miguel Caamaño (Artola); Rafael Cruz Fernández (Transmediterránea); Juan Ortega (Transmediterránea); Javier Muñoz (Vascongada-Bilbaina); José Rentería (Renosa) y Pérez Careaga (Aumavisa).

ANEXO 14

TEXTO DE LA "PONENCIA UNITARIA" APROBADA POR UNANIMIDAD EN EL CONGRESO EXTRAORDINARIO DEL SLMM, AGOSTO DE 1978

1) LA UNIDAD, NECESIDAD DE LA CLASE TRABAJADORA

La unidad -como necesidad sentida únanimemente por toda la clase trabajadora- no aparece como algo abstracto, en nuestra lucha por conseguir mejoras constantes de nuestras condiciones de vida y de trabajo. En nuestra lucha hacia nuestra definitiva emancipación. La unidad sindical, muy al contrario, es algo muy concreto y de fácil comprensión para todos. Multiplica nuestra fuerza y constituye, por sí sola, uno de los instrumentos más valiosos que podemos tener los trabajadores en la defensa de nuestros intereses de clase.

Esto lo vemos cada día, cuando comparamos nuestra realidad unitaria con el panorama sindical - hoy dividido- de los trabajadores de tierra. En efecto, si hoy podemos decir sin temor a equivocarnos que todo lo conseguido en la mar se ha hecho posible gracias a nuestra unidad y a nuestra autonomía, no menos cierto es que la división sindical que padece actualmente la clase obrera española a nivel general es una de las causas de las derrotas habidas en luchas importantes durante los últimos meses, y, desde luego, la causa única de la poca fuerza de los trabajadores ante cuestiones políticas que les afectan muy directamente, como el destino del patrimonio sindical, el control de la seguridad social, la intervención de los sindicatos en la planificación de la política de la vivienda y en el arbitraje de acciones y programas encaminados a acabar con el paro y conseguir el pleno empleo, etc.

La división sindical favorece tan sólo a la patronal; esto está claro para todos. Hay quien sostiene que la división sindical es inevitable porque no todos pensamos lo mismo en materia política. Mucho ojo con esos planteamientos, pues son falsos: la división sindical podría evitarse perfectamente, puesto que lo que une a los trabajadores a un sindicato es su trabajo. Y todos, piensen lo que piensen, sean del color que sean, tienen idénticos problemas laborales y ante la misma patronal. La división es artificial y ajena a la clase obrera en cuanto tal. Es una división herencia del pasado y fruto de las luchas partidistas e ideológicas de los partidos políticos, cuya clientela electoral sale básicamente de los tajos, de las fábricas y talleres, del campo, de las minas y de los barcos.

Ello nos obliga a vigilar constantemente, a fin de salir al paso de cuantas amenazas de división puedan obstaculizar nuestro camino y entorpecer nuestra lucha. No conviene olvidar en ningún momento los indudables beneficios que se pueden extraer de nuestra unidad, contrastándolos con los enormes perjuicios que acarrearía la división. En este sentido, conviene asimismo recordar que la unidad sindical no es una exigencia del momento, conyuntural, sino una necesidad histórica de la clase trabajadora en el camino hacia su definitiva liberación.

* * *

2) EL S.L.M.M., UN EJEMPLO DE UNIDAD

Las últimas cuatro décadas pasarán a la historia del movimiento obrero de la mar como las de más aciaga memoria. Componen una época triste, con la que tenemos que romper definitivamente. No sin antes asimilar sus enseñanzas, por supuesto, pues en caso contrario correríamos el peligro de repetirla. Se trata de acudir a las fuentes de nuestra historia, aprendiendo de ellas. Evitando -cuando esté en nuestra mano- la repetición de sus aspectos negativos y procurando el resurgimiento de cuantos aspectos positivos nos pueda mostrar.

Y cabe advertir que si estamos consiguiendo romper el cerco de sumisión y de silencio en el que nos había encerrado la dictadura franquista, ello es gracias a nuestro esfuerzo unitario, pues somos conscientes de lo necesaria que nos es la unidad, de la misma manera como lo fueron quienes nos precedieron en el trabajo de la mar cuarenta años atrás. En este sentido tenemos que advertir que estamos retomando la memoria de nuestros compañeros que, durante la II República, enarbolaron en la flota la bandera de la unidad y construyeron la primera organización unitaria en toda la historia de la Marina Mercante. Es su ejemplo el que estamos siguiendo y tenemos que continuar, pues aquel esfuerzo aparece como el más importante entre los aspectos positivos - poco- que nuestra historia última presenta.

En efecto, entre 1931 y 1936 la división sindical estuvo presente en la flota mercante. Los compañeros aún en activo que hayan tenido la oportunidad de protagonizar la historia de aquellos días, recordarán nítidamente la composición de fuerzas sindicales existentes en la flota por entonces: dos grandes compartimentos a los que cabe calificar de antagónicos, pues en no pocos aspectos estaban enfrentados. De un lado, la Federación de Oficiales de la Marina Mercante, organización elitista, movida por intereses categoriales, que agrupaba a la casi totalidad de los oficiales de cubierta, máquinas y radio, más algunos capitanes y jefes de máquinas. Frente a ella, el grueso de las tripulaciones, los "subalternos" de cubierta, máquinas y fonda, que, junto con los cuadros de maestranza, figuraban afiliados en su práctica totalidad a UGT, CNT y SOV. (Solidaridad de Obreros Vascos, distinta de la actual STV).

Ese era el panorama a comienzos de 1936. Sin embargo, tras las elecciones que dieron el triunfo al Frente Popular, todas esas organizaciones caen en lo necesaria que les resultaba la unidad a fin de salir al paso de la gravísima situación en que se encontraban las condiciones de vida y trabajo en la flota mercante. Constatada esa necesidad y partiendo de la división sindical preexistente, construyeron la Alianza de Federaciones Marítimas, primera organización unitaria en la historia obrera de la Marina Mercante.

En julio del mismo 1936, la Alianza de Federaciones Marítimas llama a la huelga general. Es la primera vez que un paso semejante se dará en la flota agrupando a todos, con independencia de categorías y de especialidades profesionales. Pero también será una de tantas luchas que, apenas en sus inicios, resultarán abortadas por el fascismo. En efecto, a los pocos días de haber sido dada la orden de huelga, cuando paulatinamente los buques se van incorporando a ella, la burguesía y parte del Ejército se sublevan contra el Gobierno y comienza la Guerra Civil.

Han sido precisas cuatro décadas de represión, de aislamiento, de explotación incontestada para retomar el ejemplo que suponía el esfuerzo unitario de los compañeros que nos precedieron en la lucha de la clase trabajadora de la mar. Pero al fin hemos recobrado su memoria. Cuando en abril de 1975 los marinos decidimos dotarnos de un sindicato de clase, democrático y autónomo, de base asamblearia, lo hicimos unitario: un sindicato en el que estuviéramos todos los

trabajadores de la Marina Mercante, cualquiera que fuese nuestra forma de pensar. Nuestros intereses son únicos y los mismos ante los armadores, siendo eso lo que importa en el sindicato. Por otra parte, el sindicato no debe estar determinado en su actuación por la política de un partido en concreto, sino que ha de ser claramente apartidista. En este sentido, su ideología y su política deben estar sentadas sobre la base de su clara orientación hacia la defensa intransigente y responsable de los intereses de clase de los trabajadores.

El éxito del S.L.M.M., la afiliación masiva de los marinos, su amplio reconocimiento no sólo a nivel del Estado español, sino también en el ámbito internacional, y los espectaculares logros alcanzados en tres años de vida, demuestran que el camino unitario era el correcto. Demuestran también que la unidad sindical es posible.

* * *

3) EL S.L.M.M. ANTE EL FUTURO: CONSOLIDAR NUESTRA UNIDAD PARA MULTIPLICAR NUESTRA EFICACIA

Conseguida ya una amplia implantación, nuestro sindicato afronta hoy la posibilidad de convertirse definitivamente en el mejor instrumento de lucha con que nunca hemos contado en la flota mercante. Quedan aún importantes objetivos por cubrir. Entre ellos, el acabar con la nefasta Ley Penal y Disciplinaria es el más urgente. Tanto para afrontar éste como para cualquier otro problema que se nos plantee en el futuro, necesitaremos multiplicar nuestra eficacia. Para lo que resulta imprescindible consolidar la unidad ya conseguida.

3.1) La independencia, base de nuestra unidad.

Ya en mayo de 1976, con motivo de la presentación pública del S.L.M.M., dejamos clara constancia de que nuestra unidad estaba basada en la más estricta independencia y autonomía de cualesquiera partidos políticos y centralés sindicales. Este planteamiento, presente en nuestra Carta de Principios, sigue siendo hoy totalmente válido. Si el S.L.M.M. pasara a depender directa o indirectamente de otra organización, nuestra unidad se rompería en pedazos. En efecto, tan sólo permanecerían en el sindicato los que comulgaran con la ideología y la práctica de tal partido o central.

3.2) Nuestra unidad es nuestra fuerza.

Para nosotros, marino, la unidad resulta si cabe más necesaria que en cualesquiera otros sectores laborales. Nos permite salir al paso de la dispersión, de la división entre categorías a bordo y también de los efectos negativos de nuestro aislamiento en la mar. Esa unidad -entendida como unidad entre todos los trabajadores de un barco, por encima de las categorías profesionales y de las ideas personales de cada uno- es la gran arma que ha tenido el S.L.M.M. a la hora de afrontar acciones de todos conocidas, acciones que han permitido a tripulaciones enteras mejorar en mucho sus condiciones de vida y de trabajo. Ahí está el nombre del "Carmen III", la "huelga de los 25" (que tendría efectos muy positivos para el desarrollo del sindicalismo en la mar) y, mucho más recientemente, la protagonizada por los compañeros de Naviera Peninsular. En todas esas acciones, nuestra unidad fue nuestra fuerza.

3.3) Nuestras relaciones con las centrales sindicales.

La independencia del S.L.M.M. jamás ha significado aislamiento del resto de la clase trabajadora. Desde un principio hemos rechazado esa idea, buscando relaciones con todos los trabajadores y con todas las organizaciones que ellos mismos han ido construyendo para la defensa de sus intereses de clase. No queremos ser un aparte dentro del movimiento obrero. Entendemos que la solidaridad de clase es un principio sindical básico y, en consecuencia, estaremos siempre dispuestos, como lo hemos hecho hasta ahora, a mantener relaciones con todas las centrales sindicales en un plano de igualdad. Ello es garantía de nuestro unitarismo y de nuestra efectiva vinculación al resto del movimiento obrero. En ningún momento han de ser entendidas estas relaciones como integración o enfeudamiento con respecto a una u otra central.

* * *

4) POR QUE RECHAZAMOS LA INTEGRACION EN UNA CENTRAL SINDICAL.

Por todo lo expuesto, está claro que la integración en una central sindical supone, de inmediato, nuestra división. Sin embargo, hay quien piensa que el S.L.M.M. ya no puede mantenerse como sindicato unitario, alegando su supuesta debilidad interna. Falso argumento, ya que el sindicato es hoy más fuerte que nunca.

Es cierto que los problemas internos del S.L.M.M. (funcionamiento de las Asambleas de Puerto, tesorería, información, etc.) no son pocos ni pequeños. Pero el que piense que vamos a solucionar esos problemas integrándonos en una u otra central, vive engaño o no sabe el terreno que pisa. La integración en una central sindical (que en realidad sería nuestro reparto entre varias) nos causaría miles de nuevos problemas de todo tipo, sin resolver ni uno sólo de los que tenemos planteados. Significaría nuestra división.

Nuestros fallos de funcionamiento podemos y debemos resolverlos nosotros, reforzando la unidad, la participación de todos y la democracia interna del S.L.M.M.

4.1) El falso problema de la I.T.F.

Algunos piensan que la no pertenencia a la Federación Internacional de los Trabajadores de Transportes (I.T.F., sección marítima) es una limitación para el S.L.M.M. en cuanto puede significar la falta de apoyo y ayuda internacionales, tan importantes en nuestro trabajo de la mar. Ello debería llevarnos -dicen- a la integración en una central sindical que posibilite estas relaciones (en concreto, la UGT).

Es este un planteamiento falso y que no resiste un mínimo análisis de lo que ha ocurrido y ocurre en la realidad. La historia del S.L.M.M. está cuajada de ejemplos de apoyos internacionales (oficina exterior en Génova, huelgas del "Monte Toledo" en Southampton, del "Valle de Butrón" en Fowley, del "Luis de Requesens" en Marsella, etc.), y hoy es el día que mantenemos relaciones fraternales con multitud de sindicatos de otros países, que son miembros de la I.T.F. La solidaridad internacional de los marinos pasa por encima de poseer o no un carnet o de pertenecer a una central concreta.

Ello no quiere decir que menospreciemos el pertenecer a la I.T.F., como lo hacen algunos sindicatos de marinos europeos. Consideramos importante nuestra presencia en dicha Interbaccional no sólo por lo que nos puede ayudar, sino también por lo que nosotros podemos aportar a la misma y, muy en concreto, a la lucha internacional de los marinos en contra de las banderas de conveniencia.

Por ello, y desde posiciones ahora más consolidadas, estamos resueltos a hacer valer nuestros derechos ante la I.T.F., teniendo bien claro que en ningún momento podremos ceder en nuestro carácter unitario e independiente como precio exigido a nuestra entrada en dicho organismo internacional.

4.2) Las desventajas de depender de un partido.

Otra razón aducida por los que preconizan la integración del S.L.M.M. en una central sindical se basa en el hipotético apoyo que recibiríamos en el Parlamento de algún o algunos partidos políticos concretos. Las desventajas de una dependencia tal son muchas, y más importantes que esa supuesta ventaja. Perderíamos nuestra autonomía y la capacidad que hoy tenemos de adoptar por nosotros mismos las decisiones que creemos oportunas y convenientes para nuestra lucha. Por otra parte, nuestra actual independencia nos permite contar en un momento determinado con todos los grupos políticos con o sin representación parlamentaria, y no solamente con uno de ellos en particular. En último lugar, entendemos inadmisibles y contrario a los principios de un auténtico sindicalismo de clase la dependencia de un sindicato a un partido político.

* * *

5) LA DIVISIÓN Y SUS CONSECUENCIAS.

Divididos los marinos en varios sindicatos, los primeros beneficiados serán los armadores. De rebote, nuestra división beneficiará también a esos "sindicatos" que tratan de operar en la flota al amparo de los medios que el naufragio verticalista les ha permitido conservar: sindicatos amarillos, que ni han defendido ni defenderán jamás nuestros intereses frente al capital.

Los únicos perjudicados seremos nosotros, los trabajadores de la mar. Perdida nuestra unidad, careceremos ya de fuerza. Pasaremos a ser el furgón de cola de las centrales sindicales, yendo a remolque de las conquistas de los trabajadores de tierra. Nos encontraremos desasistidos en muchos puertos. Las posibilidades económicas de los grupos resultantes serán muy inferiores a las que tenemos hoy estando unidos. Gente de tierra que desconoce todo de la mar, serán los encargados de tomar las decisiones que hasta hoy hemos tomado nosotros...

Habremos destruido nuestro instrumento de lucha. Nos encontraremos en un mismo buque personas de un sindicato y de otro, divididos artificialmente y sin saber por qué.

Flaco favor nos habremos hecho los marinos rompiendo el Sindicato Libre de la Marina Mercante.

ANEXO 15

RELACIÓN DE DELEGADOS DE BUQUE ASISTENTES AL II CONGRESO
(EXTRAORDINARIO)

NOMBRE	EMPRESA	VOTOS
Jaime Quintela Navarro	CAMPSA	5
Antonio Rubio Paredes	CAMPSA	4
José M ^a López Fernández	CAMPSA	3
Carlos Medrano	ARTOLA	5
Francisco Ferrela	VALENCIANA NAVEGACION	3
Francisco Javier Placer	TRANSATLANTICA	2
Jesús L. Fernández Lera	EQUIMAR - SBC	2
Angel D. García	TRANSMEDITERRANEA	7
Rafael Andueza	"-----"	8
Juan J. García	"-----"	4
José Rodríguez	"-----"	4
Jesús Urdangaray	MIÑAUR	2
José Corral	"-----"	1
José Ramón	"-----"	2
Francisco González	"-----"	2
Andoni Lecertua Goñi	"-----"	2
Juan Ramón Pérez Pérez	TRANSMEDITERRANEA	5
J. Luis García	AUXINAVE	5
Eusebia Incera	REGISA	3
J. Adolfo Vázquez	AUXINAVE	6
Gerardo Sánchez	CARMEN	2
Alvaro González	BERTOLAZA	1
Salvador Carrasco	TRANSMEDITERRANEA	5
Juan García	MALLORQUINA	2
Guillermo García	CARMEN	2
Cecilio Pineda	ANTONIO MENCHACA	3
Antonio Rodríguez	NAVICASA	3
Ezequiel Peña	GULF	7
Manuel Bustabad	ARTOLA	4
Agripino Rodríguez	NAVICASA	2
Víctor Martín	VASCO MADRILEÑA	3
Miguel Isidro	SUARDIAZ	3
Ramón Romero	BUTANO	
J. M. Zarandona	VASCO MADRILEÑA	3
Héctor Avello	NAV. MURUETA	3
Luis Galíndez	H. BIZKAIA	2
Juan José Cruz	AZNAR	4
Alfredo Chamorro	GALEA	2
Alberto Martín	GALEA	2

J. Manuel Pérez	CONTINENTAL	2
Juan Font	CAMPSA	3
Manuel Ponce	CAMPSA	4
J. Ramón Gavino	CONTINENTAL	2
Landelino Fernández	CEMENTADOR	3
José Varela	LETASA	4
Santiago	ZABAT	3
Balbino Costa	TRANSALTANTICA	5
Félix Sendón	PINILLOS	2
Ramón Marcos	MOGOR	2
Alejandro Pastoriza	MOGOR	3
José Paredes	EMPETROL	2
José M ^a Ares	TRAFUME	2
Rafael Correa	TRANS MEDITERRANEA	7
José Francuelo	REMOLCADORES	4
Emeterio García	EMPETROL	4
Manuel Díaz Rubio	EMPETROL	4
Miguel Ruíz	TRANSMEDITERRANEA	7
Roberto Odriozola	QUIMICA	2
Mariano Planells	GIJONESA	4
Miguel Muntaner	LETASA	5
Manuel Lampón	NAV. QUIMICA	3
J. Eloy Barrios	ARTOLA	6
J. Manuel Suárez Monti	FIERRO	5
Juan Francisco García	MIÑAUR	2
Marino de Arriba	REMOLCADORES	3
Baltasar Piñeiro	CONTENEMAR	2
Jon Zagrain	N. QUIMICA	2
José Luis Anchustegui	CONTENEMAR	2
Manuel Ruis de Buceta	DUROFELGUEIRA	2
Víctor Sonora	CONTENEMAR	3
José M. Valluguera	ARTOLA	3
Emilio Rodríguez	VALENCIANA	4
Juan Ruíz Morales	VALENCIANA	5
José M. Morales	VALENCIANA	6
Manuel Bazarra	VALENCIANA	3
Angel Legazpi	N. QUIMICA	1
Jacobo Guerreiro	SERTOSA	3
Antonio Tey López	SERTOSA	3
Roque Vélez	N. QUIMICA	2
José M ^a Lago	N. QUIMICA	2
José M ^a Odriozola	N. QUIMICA	2
Diego Rodríguez	SERTOSA	7
Nicolás Pérez	CEMENTO ISLAS	3
Juan L. Pedregal	CONTENEMAR	2
Marcelino García	CEMENTO ISLAS	3
Alejandro Riños	T. PETROL	4
Miguel Santaolalla	TRANSMEDITERRANEA	11
Mario Souto	COSTA VASCA	3

Roberto Bideguren	CHURRUCA	2
Francisco Sainz de los Terreros	TRANSMEDITERRANEA	18
Juan Payeras	"-----"	8
Salvador Otano	"-----"	4
Rosendo Lechuga	"-----"	7
Pablo Gutiérrez	"-----"	8
Ramón Bernabé	"-----"	8
Antonio Prats	"-----"	4
Jesús Inxausti	PINILLOS	4
Inocencio García	VASCO MADRILEÑA	3
José García Fernández	QUIMICA	2
Carlos Arteach	AZUAR	4
Alejandro Ramírez	VASCO MADRILEÑA	3
Manuel Menéndez	REMOLCADORES	
José Díaz	GARCIA MIÑAUR	2
Roberto Dafonte	TRAFINASA	2
Carlos Combazo	VIZCAINA	3
Enrique Maguregui	AUMAVISA	2
Antonio Echebarría	REMOLCADORES	5
Juan Aguirrezar	AUMAVISA	1
Manuel Rodríguez	VIZCAINA	4
Tomás Company	TRANSATLANTICA	2
José L. Domínguez	VIZCAINA	7
Joaquín Santos	TRANSMEDITERRANEA	8
J. Fco. Cabezuelo	REMOLCADORES	5
J. Antonio Ramos	N. QUIMICA	2
Adolfo Rodríguez	SIXTO GARCIA	2
Ignacio Garay	IBAIZABAL	3
E. Felipe Pérez	AUMAVISA	2
Juan Castaño	VIZCAINA	5
Ernesto Martínez	REMOLCADORES	2
Luis González	VIZCAINA	3
Manuel Aguiño	VIZCAINA	5
Antonio Rodríguez	MENCHACA	3
Manuel Quintana	MURUETA	2
Ramón Muñoz	CAMPSA	4
Juan Urbina	PETROMED	5
Juan Oller	ARTOLA	4
Joaquín Gallego	ARTOLA	4
Joaquín Valero	EMPETROL	5
Manuel Vidal	EMPETROL	4
Enrique Sánchez	EMPETROL	4
Xabier Meñaca		2
Rodríguez		
José María Castro	EQUIMAR	2

RELACIÓN DE INVITADOS ASISTENTES AL CONGRESO

José Manuel Montero Herandi	HOMBRES DEL MAR
Pedro Ramos	CSUT
Jesús Sanmartín	SU
Angel Acebedo	SU
Antonio López	SU
Agustín Moreno	CCOO
Adolfo Pastor	CCOO
Jordi Martí	CCOO
Joaquín Muñoz Cantos	SPE EGB
Antonio Sánchez	SPE EGB
Alfonso Martín	SPE EGB
Mariano Galán	SPE EGB
Carlos Criado	RNE
José M ^a Morillo	PUEBLO
Ana Morchón Pérez	FAMILIAR ASISTENTE
José Manuel Landeira	LCR - COMBATE
Manuel Gari	LCR - COMBATE
Petri Coletó	FAMILIAR ASISTENTE
Ernesto Verdura	COL. PROF. OFIC. M.M.
Esteban Gómez Gómez	ASOC. NAC. MEC. NAVALES
Alonso Alias Garoz	PRENSA
Luis Carlos Méndez	PRENSA
Mariano Maroto	USO
Manuel Zaguirre	USO
Blanca Manglano	CSUT
Antonio Mullor Parrondo	MUNDO OBRERO
José M ^a Pastor	MUNDO OBRERO
Ana Gamazo	EFE
Jesús Alberto Torres	ITF
Margarita Aceves	FAMILIAR ASISTENTE
Antonio Martín	RTVE
Mercedes García	FAMILIAR ASISTENTE
Modesto González	UNIDAD SINDICAL
Begoña Serna	FAMILIAR ASISTENTE
M ^a Cruz Gil	FAMILIAR ASISTENTE
Juan Zubiaga	UCSTE
Carlos Ceemeño	OCSTE (Secretariado)
Mariano Galán Martínez	S. P. E. (SIND. PROF. EST.)
Joaquín Muñoz Cantos	S. P. E.
Antonio Sánchez González	S. P. E.
Santiago Prat Pons	S. P. E.
Alfonso Martín Pozuelo	S. P. E.
Miguel Angel Cifuentes	PRENSA
Julio Moñoz Sánchez	SU
Rosa Clara José García	FAMILIAR ASISTENTE

José Klever	S.O.M.U. - ARGENTINA
Rosario Sánchez	FAMILIAR ASISTENTE
Pilar Alonso	FAMILIAR ASISTENTE
Rosa Mijón González	FAMILIAR ASISTENTE
Modesto Heranz	S.T.M.M. (U.G.T.)
Juan José Oleaga	S.T.M.M. (U.G.T.)
Manuel López	E.F.E.
Luis Magán Morell	MUNDO OBRERO
Manoli Ramago Carpio	FAMILIAR ASISTENTE
M ^a Carmen Conde	FAMILIAR ASISTENTE
Jaime Pozas	C.N.T.
Ignacio Domingo	C.N.T.
Manolo Olmedo	C.N.T.
Angel Espinosa	C.N.T.
Amorós Pacoming Salaza	EN LUCHA
José M ^a Arriaga García	EN LUCHA
Maruja del Val	FAMILIAR ASISTENTE
Carmen Vegud	FAMILIAR ASISTENTE
Jesús Cacho	QUÉ
Carlos Gómez	EL PAÍS
Antonio Yagüe	AGENCIA LOGOS
G. Flores	T.V.E.
Laureano González	T.V.E.
Joaquín Amestoy	EL PAÍS
Rafael Pascual Pascual	EUROPA PRESS
Fernando Sagardui	MARINO DE BILBAO
José Manuel Arijá	CAMBIO 16
Angel Olmos	ASESOR SLMM LAS PALMAS
M ^a Teresa Noguera	ASESOR SLMM LAS PALMAS
M ^a Rosari LLul	INVITADA
Isabel Garrido	INVITADA
Andrés Casús	INVITADO CAMPSA
Mercedes Fernández	FAMILIAR ASISTENTE
Ana María Carretero	FAMILIAR ASISTENTE
María Muñoz	FAMILIAR ASISTENTE
Ana Salado	HOJA DEL LUNES
Sra. Cabanas	INVITADA
Raimundo Ongaro	SEC. GRAL. CGTR ARGENTINA Y SEC GRAL. GREMIO GRAFICO.

ANEXO 16

INFORME SOBRE ORGANIZACIÓN Y FINANZAS DEL SLMM PRESENTADO POR ALFONSO ALONSO BARCÓN AL CONGRESO EXTRAORDINARIO (RESUMEN)

Durante todo nuestro proceso de crecimiento, a medida que se iba reforzando el aparato orgánico del S.L.M.M., fue adquiriendo una importancia básica el aspecto presupuestario. No podía ser de otra forma. Si en cada momento fueron las exigencias que nuestra lucha planteaba y las necesidades derivadas de nuestra expansión las que obligaron a poner en funcionamiento nuevos órganos en la estructura de tierra, de la misma manera nuestra situación económica nos marcaba unos cauces de los que no podíamos salirnos. Todo cuanto se ha construido, todo cuanto se ha hecho, ha estado marcado indefectiblemente por las posibilidades económicas de cada momento, a las cuales no hemos tenido más remedio que adaptarnos. Exceptuadas una pequeña ayuda de las Federaciones Italianas de los Trabajadores del mar para facilitar el trabajo de nuestra Delegación en Génova mientras existió y una aportación del Sindicato danés de marinos para la caja de resistencia durante la "huelga de los 25", nuestra única fuente económica hemos sido nosotros mismos.

En efecto, la principal procedencia de nuestros ingresos -y casi la única, desde el comienzo- ha sido la cuota sindical. Junto a ella, las aportaciones voluntarias han ido cobrando poco a poco una gran importancia. Ultimamente, la Cuota de Convenio aparece como un notable respaldo económico en momentos en que el Sindicato, robustecida su estructura, aumentado el número de sus liberados y empleados administrativos y ampliados sus campos de actividad, se enfrenta con unas necesidades presupuestarias realmente elevadas. A niveles mucho menos significativos se sitúan las entregas de caja de propaganda, por publicaciones y conceptos varios.

Entre los gastos van cobrando cada vez mayor entidad los capítulos de "administración" (servicios, limpieza y alquiler de los locales; material de oficina y papelería; correos, teléfonos y telegrafos, etc.) y "remuneraciones" (sueldo de los liberados y empleados). Pero también en publicaciones, prensa y propaganda se viene invirtiendo una importante cantidad, así como en los viajes y estancias que los miembros de la estructura de tierra necesitan realizar fuera de sus puertos de base para llevar a cabo sus cometidos sindicales y en las cuotas que se vienen abonando a nuestras asesorías jurídicas.

El elevado gasto que nos vemos obligados a soportar demuestra que fue un acierto la decisión -adoptada en el Congreso de julio de 1977- de aumentar la cuota sindical de 1.000 pesetas anuales que regían entonces a las 250 pesetas mensuales de la actualidad. Es una cuota elevada. Una de las más elevadas del Estado español. Pero también es una cuota que está de acuerdo con el tipo de sindicalismo que realizamos y con el sector en que nos movemos, circunstancias ambas que exigen altos desembolsos. Como dato significativo, baste señalar que sólo durante la "huelga de los 25" el S.L.M.M. empleó únicamente en comunicaciones telegráficas y telefónicas con buques fondeados o navegando una cantidad superior al millón de pesetas. Y téngase en cuenta los gastos restantes que dicha huelga originó, además de su duración: 40 días.

Los cuadros y gráficos que figuran anexos a este informe detallan nuestra evolución económica desde el 1º de enero de 1977 hasta el 31 de marzo de 1978. Junto al balance general del pasado ejercicio figura, pues, un adelanto del correspondiente al primer trimestre del presente año. Los

datos que se aportan permiten analizar con detalle cuál ha sido el potencial económico del del Sindicato en los diversos períodos considerados. Limitándonos de momento a 1977 y observando el gráfico "Evolución económica" (hoja nº 10 de los anexos), se ve claramente cómo el proceso de crecimiento de nuestro Sindicato se tradujo, durante el primer semestre de 1977, en un aumento proporcional de los gastos y de los ingresos, disparándose ambos en el mes de junio, sobre todo durante las fechas inmediatamente anteriores al I Congreso. Hasta mediados de julio se fueron acumulando los saldos positivos mensuales con que se habían cerrado todos los meses desde enero, pero tras el Congreso, desde mediados de julio -y como consecuencia inmediata de nuestro relanzamiento- los gastos comienzan a superar a los ingresos. Las cuentas generales de ese segundo semestre de 1977 arrojan saldos deficitarios en cada mes, déficit que pudo ser enjuagado con los saldos favorables acumulados anteriormente. Se cierra 1977 con unos ingresos totales de pesetas 18.587.101 y unos gastos contabilizados de pesetas 18.525.039.

No es de extrañar que los meses de noviembre y diciembre pasados contemplaran al Sindicato sin liquidez, debatiéndose en graves problemas económicos. Acababa de terminar la "huelga de los 25", que supuso un enorme desembolso como antes advertíamos. Las cantidades recaudadas para la Caja de resistencia demostraron la solidaridad de la flota con los compañeros en lucha e hicieron subir hasta una cifra record las entradas de caja globales contabilizadas en setiembre. Pero esas cantidades fueron entregadas íntegramente (incrementadas con fondos de distinta procedencia) a las tripulaciones de los buques en huelga, de ahí que también los gastos experimentaron en ese mes la inflexión que el gráfico representa.

En enero de este año entra en vigor la cuota de 250 pesetas mensuales aprobada en el I Congreso y sus efectos pronto se hacen notar. A mediados de ese mes la cota de ingresos supera ya a la de gastos -lo que no ocurría desde julio del 77- y el saldo favorable va incrementándose constantemente hasta cerrar el primer trimestre de 1978 con un superávit de pesetas 2.320.618.

La simple comparación del balance general de 1977 y el avance del correspondiente al primer trimestre de 1978 permite llegar a ciertas conclusiones que no debemos perder de vista. Mientras las entradas por aportaciones voluntarias se mantienen, más o menos, al mismo nivel que en 1977, los ingresos por cuota han experimentado el lógico aumento que cabía imaginar. Han aumentado ligeramente los ingresos por el capítulo de publicaciones y propaganda y los derivados de concepto varios. Pero son los gastos los que merecen más atención.

En efecto, los gastos administrativos se han doblado. En el primer trimestre de año en curso, los desembolsos por ese concepto superan en cerca de 40.000 pesetas a los habidos en todo el año anterior por el mismo capítulo. de continuar esa tónica, los gastos administrativos del presente año superarán a los de 1977 en unos cinco millones de pesetas. También han aumentado ligeramente los gastos de viaje y estancias por cuenta del Sindicato y las cantidades entregadas como cuota de abono de las Asesorías Jurídicas.

Pero es el capítulo de remuneraciones a los liberados y empleados administrativos el que ha sufrido el más fuerte aumento. De mantenernos con el número actual de liberados y empleados, este capítulo superará este año en más de siete millones de pesetas a la cantidad desembolsada el año anterior por el mismo concepto. Ya durante el primer trimestre de 1978, las remuneraciones han supuesto un aumento de 1.300.000 pesetas con respecto a todo el año anterior, debido al aumento de compañeros liberados.

No cabe duda que la inflación ha jugado un importante papel en el salto experimentado por nuestros gastos. La constante subida de los precios ha hecho crecer notablemente los pagos por propaganda y publicaciones, los gastos administrativos y los de viajes. Pero es principalmente el propio crecimiento del Sindicato el que ha exigido el aumento presupuestario. Y no estará de más resaltar aquí las cotas de afiliación que hemos ido batiendo. En mayo de 1976 teníamos tan sólo 600 afiliados, que pasaron a ser en diciembre del mismo año 4.500. En mayo de 1977 éramos ya 8.000 y cuando tuvo lugar el I Congreso (julio) el número de afiliados ascendía a 12.000. En enero del presente año la cota estaba ya en los 17.500 para alcanzar en la actualidad los 20.000, de un total aproximado de 26.000 trabajadores excluidos los que navegan bajo pabellón extranjero.

Ello ha traído consigo constantes aumentos presupuestarios. Y así, de 18 millones largos que representaba el presupuesto de 1977, hemos pasado este año a una cota anual de 45 millones de pesetas. Y todo hace suponer que a finales de año pasaremos de nuevo ciertos apuros económicos, si cada cual no se responsabiliza en el pago puntual de sus cuotas y si los Responsables de Puerto no vigilan cuidadosamente lo relativo a las finanzas de su Asamblea.

(...) Junto a las percepciones por cuota sindical es importante señalar que la Cuota de Convenio está llamada a asegurar al S.L.M.M. una actividad a salvo de sobresaltos económicos, aparte de propiciar la existencia de una fuerte Caja de Resistencia capaz de cumplir sus funciones como tal de una manera amplia, con ocasión de cuantos conflictos podamos protagonizar en el futuro.

Cuanto nos queda por hacer sólo será alcanzable si, entre otras cosas, nos responsabilizamos y le damos a nuestra economía la trascendencia que a todas luces tiene. Esperamos que este Congreso Extraordinario sea ocasión para eliminar algunos fallos estructurales y ciertas lagunas que la experiencia de tres años permite ya detectar en los dos aspectos objeto de este informe: Organización y Finanzas.

El primero de ellos -a pesar de que hemos conseguido perfeccionarlo en gran medida con ocasión del I Congreso- puede y debe ser objeto de una sencilla reforma que permita agilizar aún más las tareas de los órganos ejecutivos y completar de un modo ya definitivo la estructura orgánica que hemos ido construyendo durante todo este tiempo, con lo que toda nuestra acción sindical resultará reforzada. En este aspecto inciden las ponencias que se presentan sobre reforma de Estatutos.

El problema financiero exige por su parte una mayor responsabilidad administrativa y una creciente conciencia de las necesidades que en ese terreno se le plantean hoy a un sindicato autónomo de trabajadores de la mar.

Ambos aspectos son inseparables, marchando uno en función del otro. Entre todos debemos esforzarnos por mejorar su funcionamiento, conscientes de que de ello dependen en gran medida las posibilidades de éxito con que en un momento determinado podamos contar a la hora de afrontar acciones concretas.

ANEXO 17

ASISTENTES A LA II ASAMBLEA GENERAL DE DELEGADOS DE BUQUE

<u>NOMBRE</u>	<u>CARGO</u>	<u>NAVIERA</u>
LUIS M. DIAZ GREGOIRE	1º OFICIAL	EUROMAR
MARCELINO PIÑERO	ENGRASADOR	TAC
AURELIO LORES TORRES	AYTE/COCINA	TAC
JOSÉ AGUIRRE CACHARTEGUI	ENGRASADOR	T. NAVALES
RODOLFO FERNÁNDEZ FDEZ	COCINERO	A/VEGA DE SEOANE
ADOLFO VÁZQUEZ ÁLVAREZ	CONTRAMAESTRE	J. DAVILA
IGNACIO LÓPEZ PAZOS	MARINERO	AUXTRAMARSA
ANGEL LUJÁN HERNÁNDEZ	2º OFICIAL C.	AUXTRAMARSA
IGNACIO IBISATE MUÑOZGOREN	1º OFICIAL S.	AUXTRAMARSA
JUAN PREDEGAL PRIETO	RADIO	CONTENEMAR
GUMERSINDO BRAVO BENÍTEZ	CALDERETERO	COMATISA
ERNESTO Mª GÍMENEZ	2º OFICIAL	E. N. SEVILLA
ANDONI LECERTÚA	1º OFICIAL	Gª MIÑAUR
FERNANDO ALCOCEBA	RADIO	VALENCIANA
JOSÉ CAMPOAMOR MÉNDEZ	2º O. MAQUINAS	CONTENEMAR
PABLO ROJO RODRÍGUEZ	CALDERETA	M. ANTARES
JOSÉ BALDOMAR SANTOS	MARINERO	N. DEL ATLANTICO
AGRIPINO RODRÍGUEZ	1º O. CUBIERTA	NAVICASA
FÉLIX CARRAL LOPEZ	2º OFICIAL	VASCON. BILBAINA
VÍCTOR SOÑORA COSTA	CAMARERO	CONTENEMAR
ZABALA MIQUEL	CALDERETA	T. NAVALES
MANUEL MOLEDO PROL	RADIO	CONTENEMAR
CARLOS PASCUAL VÁZQUEZ	2º MAQUINAS	TRANSMEDITERRANEA
HUGO GUEGUNDEZ	ELECTRICISTA	TRANSMEDITERRANEA
ROSENDO LECHUGA	O. MAQUINAS	TRANSMEDITERRANEA
AVELINO ESTRADA PEREIRO	1º MAQUINAS	M. DEL NORTE
APOLINAR PORTELA	1º MAQUINAS	M. DEL NORTE
RAFAEL BAHIES COLLADOS	ELECTRICISTA	MARASIA
JOSÉ GASTARDI MACÍAS	2º O. MAQUINAS	ELCANO
FRANCISCO G. REULA LOBET	RADIO	CHURRUCA
FRANCISCO CABRERA	CAMARERO	TRANSMEDITERRANEA
FRANCISCO GALDO FERNÁNDEZ	1º OFICIAL	LINEAS ASMAR
JUAN RAMOS VARELA	CALDERETA	N. QUIMICA
JOSE Mª ODRIOZOLA ZALDO	1º OFICIAL	N. QUIMICA
ROQUE VÉLEZ LARRAURI	2º OFICIAL	N. QUIMICA
ANTONIO RODRÍGUEZ VELAZQUEZ	2º OFICIAL	NAVICASA
PEDRO GONZÁLEZ CABRERA	1º OFICIAL	NAVICASA
JUAN CARLOS HERMIDA	CONTRAMAESTRE	NAVICASA
RAFAEL LÓPEZ NARVAEZ	2º OFICIAL	ASON
LORENZO PÉREZ BAELO	MARMITON	GULF
MIGUEL ACOSTA GALLEGO	MARINERO	EMPETROL
PEDRO BLAYA LÓPEZ	MARINERO	EMPETROL
JESUS INCHAUSTI AZARLOZA	1º OFICIAL	PINILLOS
MANUEL NOCEDA LAMELA	2º MECANICO	CEMENLAND
EULOGIO GANGOITI	2º OFICIAL	VASCONGADA B.
FERNANDO CAYUELA	2º OFICIAL	VASCONGADA B.
FERNANDO PEÑA SUREDA	2º OFICIAL	VALENCIANA
JOSÉ M. SUÁREZ MONTERO	ENGRASADOR	N. FIERRO
JAVIER Gª TORQUEMADA	J. DE MAQUINAS	M. DE CEMENTOS
ALEJANDRO RAMÍREZ ARBONA	RADIO	VASCO-MADRILEÑA

ANTONIO VILLANUEVA	CAMARERO	N. DEL ATLANTICO
CARLOS ARTEACH	RADIO	AZNAR
JOSÉ A. FONSECA	1º OFICIAL	MARCOSA
FLORENTINO CARRIL	MARINERO	MARCOSA
JUAN CONDE FERNÁNDEZ	ENGRASADOR	AZNAR
MANUEL LEMA MÉNDEZ	CAMARERO	ALVAR GONZALEZ
ANTONIO SIXTO SIXTO	1º O. MAQUINAS	TRANSMEDITERRANEA
FRANCISCO PÉREZ BUSTAMENTE	1º O. MAQUINAS	TRANSMEDITERRANEA
IGNACIO SANTORO	J. DE MAQUINAS	S. B. C.
ANGEL HERREROS	CONTRAMAESTRE	MARFLET
JUAN NAVARRO	BOMBERO	MARFLET
INOCENCIO CALA ROMERO	3º MAQUINAS	E. SOTA POVEDA
BARTOLOME Gª RUIZ	CAMARERO	LINEAS MARITIMAS
CELSO CASQUERIO DOMÍNGUEZ	ENGRASADOR	TAC
CAYETANO MENÉNDEZ GARCIA	CAMARERO	R. DE VELASCO
RAMÓN MANTECA CERVINO	COCINERO	YBARRA
FRANCISCO LÓPEZ IGLESIAS	2º MAQUINAS	ELCANO
PATRICIO RODRÍGUEZ TOBIO	2º O. TRANSPORTE	T. DE PETROLEOS
ANTONIO CASTRO GONZÁLEZ	1º DE MAQUINAS	N. MONTAÑESA
ISIDORO FERNÁNDEZ	MOZO	N. CASTILLA
RAMON GARCÍA DE BLAS	ELECTRICISTA	N. CASTILLA
JOSE FÉLIX EGURROLA	1º MAQUINAS	ARTOLA
JESUS FRAGUIA VEIGA	ENGRASADOR	VIZCAINA
ENRIQUE FERNÁNDEZ LÓPEZ	CONTRAMAESTRE	N.E.A.S.A.
CARLOS MEDRANO OLMEDO	1º OFICIAL	ARTOLA
ANTONIO PÉREZ ALMOGUERA	1º OFICIAL	MARASIA
VALENTÍN FERNÁNDEZ	MECANICO MAYOR	MURUETA
FIDEL ESTRADA RUENES	J. DE MAQUINAS	M. ASTUR
JESUS ZARANDONA	2º OFICIAL	VASCO MADRILEÑA
SANTIAGO MARTÍNEZ CAÑEDO	CAPITAN	VAPOR CARMEN
ANTONIO IGLESIAS	CALDERETERO	FER MARES
MANUEL MAYÁN	AYTE/SOBRECARGO	AZNAR
LUIS GONZÁLEZ DE HOYOS	O. MAQUINAS	VIZCAINA
ELOY BARRIOS MORO	2º OFICIAL	ARTOLA
CESAR Gª FERNÁNDEZ	J. DE MAQUINAS	LUIS DE OTERO
JOAQUIN FERNÁNDEZ VAZQUEZ	ENGRASADOR	VICENTE SUAREZ
TOMAS COMPANY PARRA	2º MAQUINAS	TRASATLANTICA
AURELIO GONZÁLEZ MENDEZ	1º OFICIAL	A. RUIZ DE VELASCO
GERARDO GARCÍA FERNANDEZ	1º OFICIAL	MARCOSA
LUCIANO MÉNDEZ SGADE	MARINERO	NUEVA NAVIERA
MANUEL SABORIDO MUÑIZ	ENGRASADOR	NOROESTE
ANTONIO GIMENO VALIOS	MARINERO	N. ECO
AGUSTÍN PEQUEÑO LOUSAN	MARINERO	NOROESTE
JULIO RODRIGUEZ SADIA	1º OFICIAL	AUXINAVE
CLAUDIO SEOANE	RADIO	VIZCAINA
JOSÉ SAAVEDRA URBANO	3º MAQUINAS	VIZCAINA
RODOLFO GARCÍA	J. DE MAQUINAS	EQUIMAR
NICANOR FERNÁNDEZ MÉNDEZ	SIN ESPECIFICAR	MURUETA
EUGENIO GARCÍA COMEDEIRO	J. DE MAQUINAS	URALAR
CLAUDIO DE PINO	RADIO	V. BILBAINA
FÉLIX TRIÑANES	ENGRASADOR	V. BILBAINA
CARLOS COSSIO TORNER	ENGRASADOR	VASCO ASTURIANA
JUAN J. CRUZ BENET	ENGRASADOR	AZNAR
FERNANDO MEGIAS FERNÁNDEZ	1º OFICIAL	S.M. DURO FELGUERA
ANTONIO AROCHA DE LEÓN	1º OFICIAL	ANTONIO ARMAS
RAFAEL SANCHO GONZÁLEZ	3º OFICIAL	BUTRON
HORACIO J. MONTES COTO	1º OFICIAL	S.M. DURO FELGUERA

ANDRES ROMERO GÓMEZ	MARINERO	JOSE GUEZURAGA
JUAN PUÑAL VARELA	MARINERO	SOTA CANTABRICO
JUAN HERMIDA OUTEDA	CONTRAMAESTRE	NAVICELTA
ANTONIO BELLO	CONTRAMAESTRE	BILBAO SHIPPING
MANUEL CEBALLOS SOMAVILLA	2º OFICIAL	AZNAR
JOSEBA EGEA ARRATE	2º OFICIAL	EQUIMAR MARITIMA
MANUEL AMADO OTERO	ENGRASADOR	PINILLOS
JUAN GARCÍA CRUZ	J. DE MAQUINAS	MALLORQUINA
GABRIEL RIGO BARRERA	J. DE MAQUINAS	MALLORQUINA
INOCENCIO MARTÍNEZ GÓMEZ	SIN ESPECIFICAR	TRANSBALEAR
MANUEL CAAMAÑO MARTÍNEZ	MARINERO	ELCANO
MANUEL VENTURA SOLER	MARINERO	ELCANO
DOMINGO ELISEO RGUEZ.	CAMARERO	ELCANO
SERAFÍN CASTRO FONDO	ELECTRICISTA	AZNAR
JESUS OMENS PASADÍN	CALDERETA	EQUIMAR MARITIMA
JOSE MARTÍNEZ BAHAMONDE	1º MECANICO	URALAR
EMILIO SANTIAGO LAGO	O. RADIO	TRASATLANTICA
FRANCISCO SÁINZ DE LOS T.	2º OFICIAL	TRANSMEDITERRANEA
GREGORIO HERNÁNDEZ REYES	MARINERO	N. DEL ATLANTICO
CECILIO RODERO ÁLVAREZ	SIN ESPECIFICAR	T. DE PETROLEOS
CARLOS SANTAMARÍA	J. DE MAQUINAS	O. S. ESPAÑA
JUAN TELMO GONZÁLEZ	MARINERO	ASON
JUAN J. CAMPILLO	1º OFICIAL	AUXILIAR MARITIMA
MANUEL LOJO ROMAY	CALDERETA	GULF
VICENTE BLANCO	CAMARERO	EN PARO
RAMON SANIN FIGUEIRAS	MARINERO	EN PARO
CEFERINO TRILLO	COCINERO	EN PARO
FRANCISCO JUNOY PINTOS		CONTENEMAR
RAFAEL GARCÍA	ENGRASADOR	CEMENT. Y GRANELES
JOSE PELAYO ROLDÁN	ENGRASADOR	N. DEL ATLANTICO
MARINO DE ARRIBA		T. INT. DE AVILÉS
VICTORINO GONZALO PEREZ	RADIO	N. CASTILLA

DE SECRETARÍA GENERAL: JUAN ZAMORA TERRÉS, MANUEL BUSTABAD REY, JOSÉ LUIS COT, JAVIER LOZANO, JESÚS FERNÁNDEZ.

JAVIER MORENO	ASAMBLEA DE BARCELONA
MARCELO	" "
LUIS DESCALZO	" DE VALENCIA
B. PIÑEIRO	" DE PALMA
MANUEL ZAPATA	" DE CARTAGENA
JOSE L. DADÍN	" DE MALAGA
MIGUEL IRAZOLA	" DE CADIZ
ANTONIO ASENCIO	" DE CADIZ
ALFREDO DEL RIO	" DE VIGO
JUAN CARLOS LUACES	" DE CORUÑA
JESUS GARCÍA	" DE AVILES
GERARDO	" DE GIJON
MANUEL QUINTANA	" DE GIJON
AGUSTÍN GARCÍA SOMOZA	" DE SANTANDER
RICARDO DEL OLMO	" DE BILBAO
JOAQUÍN RODRIGO	" DE LAS PALMAS
JOSEFINA GRANDE	" DE MADRID
ANTONIO SANTOS	" DE MADRID
JULIO SANTOS	ASESOR JURÍDICO
ANTONIO PALACIOS	ASESOR ECONÓMICO

ANEXO 18

BUQUES QUE PARARON EN LA HUELGA GENERAL DE LA MARINA MERCANTE DE
ENERO DE 1980

Nombre del buque	Puerto	Incidencias
Liana	Barcelona	
Delfín del Mediterráneo	Barcelona	Desalojado por la Empresa.
Delfín del Alborán	Barcelona	Desalojado por la Empresa.
Pico Mar	Barcelona	Desalojado por la Empresa.
Sac Huelva	Barcelona	Fondeado.
Cobres	Barcelona	3 despidos solucionado.
Urona	Barcelona	Huelga intermitente.
Playa Roquetas	Barcelona	Huelga intermitente.
Camargo	Barcelona	Fondeado.
Riva Gijón	Palma de Mallorca	
Pico Verde	Valencia	
Mar Mediterráneo	Valencia	Desalojo no efectivo.
Ana Pando	Valencia	
Gabricla de Pérez	Alicante	
Delfín del Adriático	Alicante	
Delfín del Salazar	Alicante	
Rolón Sur	Alicante	
Monte Zamburu	Málaga	Empresa suspendió la manutención.
Villafranca	Málaga	Descargo Carga Perecedera.
Masiques	Málaga	
Mabel del Portillo	Málaga	Desalojados por el patrón del buque
Aboño	Huelva	Desalojado.
Mina Entrego	Huelva	Desalojado.
Catalina del Mar	Tenerife	Fondeado.
Valvanera del Mar	Tenerife	Desalojado.
Caleyo	Tenerife	Fondeado.
Arri	Las Palmas	
Delfín del Atlántico	Las Palmas	Desalojado por la Guardia Civil.
Sierra Estrella	Las Palmas	Despidos.
Tatiana del Mar	Las Palmas	
Lur Txori	Las Palmas	
Sac Barcelona	Las Palmas	Fondeado.
Villablanca	Las Palmas	Fondeado.

Rio Jallas	Las Palmas	Fondcado.
M ^a de las Angustias	Las Palmas	Fondcado y desalojado por la Empresa.
Darro	Las Palmas	Fondcado y desalojado por la Empresa.
Delfín del Tirreno	Las Palmas	Fondcado y desalojado por la Empresa.
Riva Nervión	Vigo	Cerrada gambuza.
Villafría	Vigo	1º Oficial y Capitán abrieron y cerraron Bodegas.
Jaral	Vigo	
Antonio Suardíaz	Vigo	
San Floro	Coruña	
Regina del Mar	Coruña	
Isla del Atlántico	Coruña	
Cemenmar Uno	Cádiz	Desalojado
Antxon Mari	Coruña	
Kortezubi	Coruña	
Cheu	Coruña	
Fulmar	Gijón	
Islas Uno	Gijón	
Aiboa	Gijón	
Costa Andaluza	Santander	
Maliaño	Santander	
Valfragoso	Bilbao	
Irati	Bilbao	
Lucia del Mar	Bilbao	Manifestación C.G.V. en contra desalojos.
Cigoitia	Bilbao	Manifestación C.G.V. en contra desalojos.
Kanchatka	Bilbao	Manifestación C.G.V. en contra desalojos.
Hornos Sestao	Bilbao	Manifestación C.G.V. en contra desalojos.
M ^a Aranzazú	Bilbao	Manifestación C.G.V. en contra desalojos.
Monte Zapola	Pasajes	Cerrada gambuza.
Pola de Lena	Pasajes	Desalojados.
Hornos Baracaldo	Pasajes	
Sota Alejandro	Pasajes	
Aramil	Pasajes	

BARCOS QUE PARARON EN EL EXTRANJERO

Eco Marina	Rotterdam
Plencia	Hull
Monte Zaraya	Filadelfia
Valle de Cadagua	Génova
Galeona	Nantes
Galia	Livorno
Valle de Orozco	Savona
Liébana	Venecia
Dauka	Marina di Carraro
Urraki	Gante
Pico Azul	Trípoli
Canabal	Copenhague
Inma	Houston
Zabat II	Kiel
Nura del Mar	Savanna
Punta Sugur	Leixoes
San Juan de Gaztelugatxe	Pto. Empédocles
Urkia	Bayona
Izaro	Sicilia
Zim Ibérico	Fox
Gaviota	Gante
Valrosal	Génova
Benceno	Argel
Pto. Santoña	Rotterdam

ANEXO 19

CARTA "CONFIDENCIAL" DE ANDONI LECERTÚA A TODAS LAS ASAMBLEAS

Estimados Compañeros:

Siguiendo la pauta marcada, por la mía anterior os paso comunicación de lo acaecido en esta semana.

Durante los días 24 y 25 de Mayo, mantuvimos nuevas reuniones con Anave. estas reuniones fueron meramente de trámite, confirmando que la UGT aplazaba el tema hasta después de la Asamblea general de Anave (con reelección del anterior presidente, Fernando Fernández Tapias). Apparentemente UGT, jugaba con esta Asamblea, pero después del día 26, quedó claro que todo era un farol.

El día 24, ambos sindicatos nos mantuvimos en nuestras ofertas (explicada en la anterior), ANAVE aplaza la reunión para el día siguiente 25, a fin de presentarnos nueva propuesta.

El día 25 Anave, entrega la propuesta (...).

Esto lo entendemos como una auténtica provocación y dado que el día 26 no hay reunión debido a la Asamblea de Anave, aprovechamos este día para mantener una conjunta con la UGT.

Conseguimos llevar una nueva propuesta conjunta con UGT, el día 27 [de Mayo], dejamos claro el margen de negociación, que en ningún caso se va a bajar del 15% de incremento en las horas extras o en su caso se debe incluir en el art. 17 de Horas Extras, la cláusula de horas Extraordinarias del Acuerdo Interconfederal 83. No aceptaremos en ningún caso el aplazamiento del pago de los atrasos salariales para después del día 31 de Agosto. Mantenemos el incremento del 11,5% para buques mayores de 4000 T.R.B., 10,5% para buques de 1600 a 4000 T.R.B. y 9,5% para buques de menos de 1600 T.R.B.

El día 27 se hace entrega de esta propuesta conjunta, Anave pide un receso y nos hace entrega de su aparente última propuesta, que no supone ningún acercamiento.

Ante esto, pedimos un arbitraje, al cual se niega Anave, y posteriormente pedimos un plazo de 15 días para consultar con la flota.

Como veis la situación está prácticamente rota y con difícil salida.

Todo esto nos lleva a plantearnos cual va a ser nuestra actuación. Previsiblemente el próximo martes día 31, tendremos una reunión en Madrid, la estructura de tierra, avisaremos por teléfono el lunes.

Convien destacar las situaciones extrañas que están apareciendo en estas negociaciones.

Anave está contra la pared, por parte de los armadores de buques pequeños, quiere meter como

sea un aplazamiento en el pago de los atrasos, ya que no ha colado una cláusula de descuelgue amplia como fue su primer planteamiento.

UGT nos está desconcertando a todos, con una aparente postura radical y un intento de convocar una huelga. Han pedido acciones conjuntas y hasta el momento, hemos redactado una nota de prensa los dos sindicatos, avisando de la actual casi ruptura de negociaciones.

Anave también parece dispuesta a aguantar el tirón, aunque su última propuesta quede en un 10,5% para buques mayores de 4000 T.R.B. un 10% para buques de 1600 a 4000 T.R.B. y un 9,5% para los de menos de 1600 T.R.B. No quiere saber nada de las horas extras y mantiene el aplazamiento en el pago de los atrasos hasta después del 30 de Setiembre.

Nosotros por nuestra parte, entendemos que debemos informar a la flota, intentando mojar en este tema a la Administración. La D.G. de la M. M., prometió la formación de la mesa del sector para la última semana de Mayo.

Entendemos que el sector se puede hundir definitivamente para fin de año, que el Convenio General es un mero accidente salvo soluciones concretas y urgentes. El verano es época difícil para movilizaciones y que nos tenemos que pensar muy mucho esto.

Creo que sería preferible, intentar alargar las negociaciones, conseguir que a la flota se le hinchen los huevos y planteemos acciones para el final del verano (septiembre).

A mi entender, creo que la UGT, quiere aprender como se monta una huelga general, y de todas formas pienso que la sangre no llegará al río por su parte.

Es urgente y necesario que el lunes día 30 os mantengais en contacto con Madrid, para ver si nos reunimos el día 31 y 1 de Junio cara a cualquier acción.

Nada más, espero poderos contar algo más el próximo lunes.

SALUDOS Y AVANTE

ANDONI LECERTÚA GOÑI, S.G. del SLMM.

ANEXO 20

CARTA DEL DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE AL CAPITÁN Y TRIPULACIÓN DE LA M/N "VALLE DE LUJUA". MADRID 19 NOVIEMBRE 1984

Estimados compañeros:

Acuso recibo de vuestra atenta del 27 de Octubre del 84 en la que manifestáis vuestra preocupación en líneas generales por la situación del sector.

Antes de pasar a contestaros todos y cada uno de los puntos de vuestra carta, quisiera felicitaros por la forma de enfocar los problemas y por el interés de que dáis muestra, al dirigiros directamente a quien es responsable, puede y debe informaros sobre ellos.

Muchas son las críticas que de una forma descalificadora total juzgan la actuación en estos momentos de la Dirección General de la Marina Mercante para dar solución a los difíciles problemas en los que está inmersa, y si bien es cierto que en estos momentos pudiera parecer que no se hace nada y que todo el horizonte es oscuro, en esta carta intentaré poner en vuestro conocimiento que dentro de nuestras posibilidades sí estamos haciendo algo y que el horizonte no es tan tormentoso como algunos se empeñan en presentarlo.

1.- "El desmantelamineto de la Marina Mercante"

Es cierto que se están vendiendo barcos al extranjero i que algunos Sindicatos abogan por la prohibición de estas ventas, pero la situación real es la siguiente:

- a) El Gobierno Socialista no pretende crear una única Empresa Pública de marina Mercante.
- b) Como consecuencia de lo anterior, tienen que existir Empresas privadas así como Empresas públicas.
- c) Las Empresas privadas existentes en estos momentos tienen en su mayoría una mala estructutación, que les impide mantener la necesaria competitividad para su pervivencia.
- d) En este sentido, las Empresas a menudo se enfrentan ante el dilema de tener que vender alguna de sus unidades para poder hacer frente de forma inmediata a determinadas deudas que de no atenderse llevarían a la declaración de suspensión de pagos, quiebra o cualquier otra forma de cierre empresarial.
- e) Los únicos bienes de que en general las empresas navieras disponen para vender, son sus propios buques, y en muchos casos han de venderse precisamente aquellos que mejor precio tienen en el mercado, es decir, no precisamente los peores.
- f) En este sentido, esta Dirección General analiza las situaciones y las razones por las que las empresas han de deshacerse de alguna de sus unidades y autoriza la venta de las mismas, solo si

antes han llegado a un acuerdo con los respectivos Comités de Empresa, que entendiendo el problema lo aceptan de forma que perjudique lo menos posible a las tripulaciones.

2.- "Posible contratación de tripulaciones extranjeras así como el abanderamiento de buques españoles en países de conveniencia".

NO se va a autorizar el embarque de tripulaciones extranjeras en barcos con bandera española, lo que sí está previsto en el borrador del Proyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante, es que esta Dirección General podría en algunos casos autorizar el embarque de determinado número de tripulantes extranjeros en buques mercantes españoles que efectúen navegaciones extranacionales durante el plazo mínimo ininterrumpido de un año. Esto es así porque estamos totalmente convencidos de que si queremos potenciar nuestra presencia actual continuada, prácticamente nula, en tráficos extranacionales, ha de ser intentando que nuestros barcos puedan competir con los más baratos del mercado, y por lo tanto, entendemos que son nuevas plazas las que se crearían; es decir, no se pierden las plazas ocupadas por tripulantes extranjeros, sino que por el contrario, se ganan las plazas que ocupan los tripulantes españoles.

En cuanto a la segunda parte de este punto, no hay nada concreto previsto en el borrador del mencionado Proyecto de Ley de Ordenación, sino que posiblemente, vía Decreto, sería el Gobierno el que determinaría en qué condiciones podría hacerse en su caso.

3.- "Sobre la actuación de la Sociedad de Gestión de Buques..."

Como sabéis, la responsabilidad de la Sociedad de Gestión de Buques, es en primer lugar del B.C.I. y por lo tanto del Ministerio de Hacienda, lo cierto es que hasta ahora, la Sociedad de Gestión de Buques ha pasado por situaciones de cambio que a esta Dirección General le preocupan, pero hay que comprender que el Banco se enfrenta a un problema grave y totalmente nuevo para ellos (actualmente las navieras españolas tienen una deuda en torno a los 200.000 millones de pesetas, de las cuales unas 60.000 corresponden a deuda ya vencida y no pagada. Estas cifras se han publicado ya en diversos medios de comunicación, y por lo tanto lo pongo yo también en vuestro conocimiento). Esta Dirección General ha avalado ante el B.C.I. diversas formas de explotación de algunas unidades, propuestas tanto por U.G.T. como por S.L.M.M. sin que la Sociedad de Gestión de Buques haya tomado hasta la fecha una decisión al respecto, pero esperamos que próximamente entre en pleno funcionamiento.

4.- "Control de la Marina Civil por personal Militar".

- Está prácticamente acabado en esta Dirección General, el Decreto que permitirá que las funciones que actualmente desempeñan los Comandantes Militares de Marina, como delegados de la Dirección General de la Marina Mercante, pasen a ser desempeñadas por personal civil.

Para no ser muy extenso, el tema como podéis imaginar es difícil y complicado, y esperamos que en el transcurso de 1.985 pueda llevarse a cabo.

5.- "Prestación de los servicios portuarios por personal ajeno a la Marina Civil".

Como sabéis, los servicios de puerto, salvo prácticos y remolcadores, corresponde al Ministerio de Obras Públicas, a través de la Dirección General de Puertos y Costas. El Gobierno está convencido de que los servicios dependientes de la Marina Mercante deberían reunirse en una misma unidad administrativa. A estos efectos se ha estudiado y se sigue estudiando en la Presidencia del Gobierno la reunificación de todos estos servicios. Con toda sinceridad, el tema es bastante complicado y la solución es lenta en su tramitación.

6.- "La progresiva y sistemática degradación social y/o profesional que estamos sufriendo los Marinos Civiles".

Comparto totalmente este punto y sus motivos generan dos grandes causas:

- a) La crisis del transporte marítimo como consecuencia de la crisis comercial internacional que hace que haya excedente de mano de obra y por lo tanto la situación salarial no sea lo suficientemente buena.
- b) La permanencia de las Enseñanzas Superiores de la Marina Civil en el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, que las convierten en una actividad "atípica" del propio Ministerio, a pesar de sus esfuerzos.

En este sentido se están haciendo por parte de este Ministerio, todos los esfuerzos necesarios para su integración en la Universidad, y que el marino titulado español tenga la misma proyección social que cualquier otro titulado Universitario y además un ámbito mejor para el desarrollo de sus enseñanzas, y por lo tanto, de sus conocimientos.

Esto intenta contestar con cierta brevedad a vuestro escrito, pero además de todo lo anteriormente manifestado he de poner en vuestro conocimiento que desde la Dirección General de la Marina Mercante se está llevando a cabo una política de defensa del pabellón español, basada en:

- 1.- Aplicación a los buques de banderas extranjeras de las mismas medidas con carácter de reciprocidad que sus países apliquen a nuestros barcos.
- 2.- Acuerdos bilaterales con otras naciones que nos permitan participar en sus tráficos.
- 3.- Cumplimiento estricto de legislación favorable a nuestra Marina Mercante (Comercio de Estado, etc.).
- 4.- Apoyo a las Líneas Regulares mediante la aplicación de sistemas de unión entre las empresas como pueden ser los sistemas de Conferencia, con resultados ya importantes en algunos casos. En este sentido, tenéis un buen ejemplo en el tráfico que vosotros estais realizando: vuestra Empresa y otras más que están participando en el tráfico de la madera, gozan en este momento de la protección de la Marina Mercante, que está evitando la participación de otras que pretenden perjudicar la organización existente, que es lo que está permitiendo que se puedan mantener las tarifas a niveles aceptables y se puede programar la rotación de los barcos de forma que sus tiempos muertos o perdidos sean mínimos, y en relación con esto, vuestra propia Empresa podrá informaros con más detalle.

5.- La elaboración de un Plan de Flota que por primera vez se ha hecho en España y que terminado en el verano del 83 analiza las condiciones de oferta y en función de esas condiciones determina el número de barcos de que deberíamos disponer. Lógicamente al ser el primer Plan de Flota adolece de defectos y en función de estos defectos es criticado o rechazado, pero en cualquier caso sus estudios y conclusiones están ahí, y ninguno de los detractores ha presentado alternativa alguna. Criticar, destruir,...es fácil; siempre lo ha sido.

En estos momentos de está poniendo en marcha la actualización y ampliación del mencionado Plan de Flota.

6.- Y por último, quizá lo más importante es que por primera vez en la historia de la Marina Mercante española, el Gobierno ha creado la Comisión Interministerial de Tráfico Marítimo, en la que participan los Ministerios de Economía y Hacienda, Industria y Energía, Agricultura, Pesca y Alimentación y Transportes, Turismo y Comunicaciones, y que presidida por el Director General de la Marina Mercante está estudiando las formas por las que el pabellón español puede incrementar su participación en el transporte marítimo.

Espero haber contestado suficientemente vuestro escrito, aunque entiendo que quizá por razones de brevedad algunas pudieran no quedar claras. Lamento que nuestra profesión haga que constantemente estemos dispersos, porque de lo contrario ya hubiera convocado reuniones oportunas para mantener al sector debidamente informado. En cualquier caso, como marino y como responsable de mi cargo, debo contestar a cuantas cartas como la vuestra pueda recibir.

Sin otro particular, os envío un saludo,

Fernando Salvador

ANEXO 21

INTERPELACIÓN PARLAMENTARIA DEL DIPUTADO RAMÓN ESPASA SOBRE LA ACTUACION DE LA SOCIEDAD GENERAL DE BUQUES

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el artículo 185 del Reglamento del Congreso de los Diputados, vengo en solicitar de esta Mesa la tramitación de la siguiente PREGUNTA dirigida al Gobierno sobre: diversos aspectos relacionados con la actividad de la Sociedad de Gestión de Bugues (S.G.B.), para lo que desco respuesta escrita.

Palacio del Congreso de los Diputados
Madrid, 7 de julio de 1987

Fdo. : Ramón Espasa Oliver, Diputado del Grupo Mixto,
Agrupación Izquierda Unida-Esquerria Catalana

[TEXTO DE LA PREGUNTA]

La Sociedad de Gestión de Buques (S.G.B.), es un sociedad creada por el Banco de Crédito Industrial (B.C.I.) hace ya tres años, dedicándose dicha sociedad, fundamentalmente a la venta de buques que pasaban al B.C.I., por impago de créditos.

La S.G.B., con sus constantes exportaciones de buques, ha propiciado una alarmante disminución de la flota española, que ha traído como consecuencia una cesión de tráfico en favor de intereses extranjeros, que perjudica enormemente la necesaria política de transporte del Estado.

La última operación de venta de buques del Banco de Crédito Industrial-Sociedad de Gestión de Buques, ha sido realizada al extranjero, suponiendo dicha venta la enajenación al grupo norteamericano Lexmar de 32 buques entre los que se encuentran los más competitivos y necesarios para la consolidación de la Marina Mercante.

La venta de estos 32 buques tiene difícil justificación por las siguientes razones:

- 1.- Con ella el B.C.I. no llega a recuperar ni siquiera el 20% de la deuda que como principal pesaba sobre dichos buques; si añadimos los intereses de demora y los gastos realizados por el B.C.I. para conseguir el control de los mismos, con el precio de venta (70 millones de \$ USA) no se recupera ni el 10% de la deuda total.
- 2.- Con la venta al extranjero de estos buques se pierden cerca de 1.500 puestos de trabajo directos, en un sector en el que desde la llegada de la administración socialista se han exportado o desguazado más de 200 buques con la pérdida de 5.000 puestos de trabajo (más de un 30% del empleo).
- 3.- Han existido ofertas de empresas españolas para la compra de estos buques que se han

desestimado por le B.C.I., a pesar de que ofertaban el mismo precio y mantener los puestos de trabajo.

Desde diferentes organizaciones del sector se ha solicitado, en escritos dirigidos al Ministerio de Economía y Hacienda y al Presidente del Instituto de Crédito Oficial (I.C.O.), la práctica de una auditoría, que clarifique las actuaciones de la S.G.B., desde su creación hasta el momento presente.

Por todo ello se formulan las siguientes preguntas, para las que se solicita respuesta por escrito:

- ¿Cuáles son los detalles, buque por buque, de las diversas ventas realizadas al extranjero? ¿Han existido ofertas españolas que igualaran e incluso superaran el precio obtenido?
- ¿Cree el Gobierno que la explotación de estos buques ha sido adecuada conforme a las criterios de gestión navieros nacionales?
- ¿Considera el Gobierno que la política de empleo seguida por la S.G.B., en la que se han hecho considerables desembolsos en pago de indemnizaciones con la contratación temporal de los mismos tripulantes sin solución de continuidad, ha sido la más adecuada?
- Va a atender la Administración la solicitud de práctica de una auditoría a la S.G.B., formulada desde el sector?
- ¿Cuál es la relación de brokers participantes en las operaciones de venta realizadas y a cuánto ascienden las comisiones percibidas por los mismos?

En relación a la operación de venta al grupo LEXMAR:

- ¿Puede explicar el Gobierno, de forma detallada, las condiciones estipuladas en el contrato o MOA (Memorandum of Agreement) firmado entre el B.C.I.-S.G.B. y la sociedad extranjera LEXMAR?
- ¿Qué intereses están detrás de esta sociedad extranjera, hasta ahora absolutamente desconocida en el Mundo Marítimo?
- ¿Por qué se han rechazado las ofertas de los armadores españoles que suponían el mantenimiento de los puestos de trabajo?

ANEXO 22

SOLICITUD DE EXPORTACIÓN DE LAS M/N "ANTXON MARI", "IRATI", Y "VIRGEN DE LAS NIEVES"

A LA DIRECCIÓN GENERAL DE MARINA MERCANTE.

D. JOSÉ M^a ALBITE MANEIRO, Delegado del Personal de la Empresa Naviera ANTONIO VEGA SEOANE y D. ANDONI LECERTÚA GOÑI Secretario General del Sindicato Libre de la Marina Mercante, sindicato que en las últimas elecciones obtuvo la mayoría de los Delegados del Personal, que fijan como domicilio a efectos de notificación el del SLMM c/ Libertad, 20, 2º de Madrid, ante esa Dirección General comparecen y como mejor proceda en Derecho dicen:

Que por medio del presente escrito vienen a oponerse a que le sea concedida licencia a la Naviera Antonio Vega Seoane, para exportar las M/N ANTXON MARI, IRATI y VIRGEN DE LAS NIEVES,

ALEGACIONES

PRIMERA.- En nuestra opinión, el expediente para autorizar la exportación debe ser archivado o, como mínimo, paralizado ya que los Delegados del Personal no han sido informados previamente de acuerdo con lo que establece el Art. 64 de la Ley 8/1980 de 10 de Marzo que en su número 1.3 fija como competencias a los Delegados del Personal "emitir informe con carácter previo a la ejecución por parte del empresario, de las decisiones adoptadas por éste, sobre las siguientes cuestiones:

a) Reestructuración de plantilla y ceses totales o parciales definitivos o temporales de aquella." A pesar de lo claro y tajante de dicha norma por parte de la Dirección de la Empresa no se ha solicitado ningún informe con lo que se está violando lo que establece el Estatuto de los Trabajadores.

SEGUNDA.- El artículo 1.5 del mentado texto legal establece en su apartado segundo que "en la actividad del trabajo en la mar se considera como centro de trabajo el buque, entendiéndose situado en la provincia donde radique su puerto base".

La consideración del buque como centro de trabajo tiene varios efectos en todo el entramado normativo laboral, uno de los cuales, quizás el más importante, es que no puede ser cerrado sin previa autorización de la Autoridad Laboral, previo expediente que viene regulado por el Art. 51 de la Ley 8/80 Estatuto de los Trabajadores, y el R.D. 696/1980 de 14 de Abril. El mismo Estatuto de los Trabajadores, en su artículo 57, declara punible la conducta del empresario, si no se somete a la regulación que se establece sobre la materia. Es frecuente, sin embargo, que el empresario naviero plantee el inicio de expediente de reestructuración de plantillas, una vez "cerrado" el centro de trabajo o lo que es lo mismo, una vez exportado el buque y perdidos de forma definitiva los puestos de trabajo que generaban la exportación del mismo.

Por lo expuesto, parece lógico que ese Centro Directivo, que es encargado en última instancia de autorizar la transmisión de la propiedad del buque, no lo haga en tanto no se haya resuelto la situación del personal bien mediante acuerdo entre la Dirección de la Empresa y los

representantes legales de los trabajadores o bien mediante Resolución firme de la Autoridad Competente que, por imperio de la Ley es la Autoridad Laboral. Sin embargo, cuando la transmisión de un buque se produce entre personas físicas o jurídicas de nacionalidad española, transmisión que igualmente debe ser autorizada por esa Dirección General, no se precisa autorización ninguna de la Autoridad Laboral ni acuerdo previo con los representantes legales de los trabajadores por operar de forma automática la subrogación del nuevo empresario en los derechos y obligaciones que los trabajadores tenían consolidados con la anterior empresa tal y como establece de forma taxativa el Art. 44 del Estatuto de los Trabajadores en relación con el Art. 51, 12.

Por ser este criterio que exponemos, a nuestro juicio, el más ajustado a derecho es por lo que entendemos que debe ser seguido por esta Dirección General y no tramitar el expediente de exportación, al que nos oponemos en este escrito, en tanto que sobre la situación del personal no haya acuerdo entre empresa y trabajadores o se haya dictado resolución por la Autoridad Laboral.

TERCERA.- Entendemos que el Derecho Positivo Español prohíbe la exportación de buques de más de 500 T.R.B. y esto en base a las siguientes argumentaciones:

Carente el Código de Comercio (Art. 573 y siguientes), de norma específica al respecto, el texto legislativo básico sobre la materia viene constituido por el Decreto de 22 de Agosto de 1931, posteriormente ratificado por la Ley de 14 de Octubre de 1931 y la también Ley de 2 de Marzo de 1938. El contenido de este Decreto (con valor de Ley en virtud de su ratificación) es relativamente sencillo:

- Queda prohibida la venta de buques nacionales a extranjeros.
- Toda transmisión de propiedad de buque español a extranjeros se declara nula y sin valor alguno.
- Se prohíbe a los Notarios y Registradores Mercantiles toda autorización de escrituras, anotación o inscripción de tales transferencias.
- La intentada infracción de esta prohibición es causa de incautación de los buques venidos, por parte del Gobierno.

En relación con este precepto, la Orden Ministerial de 26 de Setiembre de 1931 aclaró que la prohibición no se aplicaba a los buques construidos en España para extranjeros, sino sólo a los que navegaban ya bajo pabellón nacional. Esta aclaración de la norma básica puede ser importante para interpretar correctamente la confusa normativa actual.

El Decreto de 26 de Setiembre de 1944 autorizó, previo consentimiento administrativo, la exportación de buques de menos de 500 Toneladas de Registro, preferentemente de motor.

El Reglamento del Registro Mercantil aprobado por Decreto de 14 de Diciembre de 1956, al regular la inscripción de los buques mercantes, menciona de pasada en su artículo 155 la "enajenación a un extranjero", pero añadiendo seguidamente, y ello es congruente con la legislación anteriormente citada, "cuando el acto no este prohibido en España". Pues precisamente es la situación legal: el acto en sí está terminantemente prohibido, salvo para los buques en construcción y los menores de 500 Toneladas (aunque para estos últimos puede fundadamente ponerse en duda la validez del Decreto de 26.9.1944, inferior en rango normativo a la Ley de 22.8.1931, por lo que difícilmente pudo derogarla parcialmente).

A pesar de lo expuesto, es un hecho que desde hace años se suceden las transferencias de buques españoles a extranjeros, en todos los casos con la correspondiente autorización de la Subsecretaría de la Marina Mercante (hoy Dirección General de la marina Mercante) y licencia de Exportación del Ministerio competente. Aparentemente, esta flagrante violación de la normativa que acabamos

de exponer, pretende justificarse en la Sección 3º, Capítulo IV, del Decreto de Abanderamiento, Matriculación y Registro Marítimo, titulada: "cambio de Matrícula, lista y nombre; bajas, desguaces y enajenaciones al extranjero". Sección ésta cuyo art. 68, cuarto párrafo, dispone en concreto:

"Cuando se solicite permiso para la enajenación de un buque al extranjero se acompañará, además, la oportuna autorización para la exportación".

¿Podría mantenerse que este precepto contiene una autorización genérica de venta al extranjero que deroga implícitamente (observemos que el Art. 1º de Decreto de 20 de Junio de 1968 de abanderamiento..., menciona 17 disposiciones expresamente derogadas) la prohibición contenida en el Decreto de 22.8.1931 y Leyes 14.10.1931 y 2.3.1938. Terminantemente, la respuesta debe ser negativa:

En primer lugar, por una razón de jerarquía normativa básica de nuestro Ordenamiento: el Art. 1 del Código Civil expresamente establece que "carecerán de Validez las disposiciones que contradigan otra de rango superior" (principio de jerarquía que debe completarse con el art. 2-2º del mismo Código y la Ley de Régimen jurídico de la Administración del Estado). Es absolutamente inadmisibles que el Decreto de Abanderamiento haya podido derogar las ya citadas Leyes.

En segundo lugar, existen razones de congruencia jurídica mínima que obligan a desechar tal interpretación: los preceptos que el Decreto de Abanderamiento que estamos comentando dedica al Registro Marítimo, y el mismo Registro en cuestión, no tiene mayor transcendencia que la administración interna (vide Arts. 59 y 60), por lo que sería ciertamente ilógico autorizar en tales preceptos cuestiones que afectan al valor material de los actos de transmisión de la propiedad de buques: tales cuestiones deberían ser resueltas al regular el Registro Mercantil precisamente, que es el que posee eficacia jurídica en el ámbito sustancial privado. Y precisamente este Registro, en su regulación de 1956, expresamente declaró inscribibles las transmisiones a extranjeros, "cuando el acto no esté prohibido en España".

Por último, y ello es importante, el Art. 68 del Decreto de 20.6.1968 y su referencia a las "enajenaciones a extranjeros" puede perfectamente ser interpretado de forma congruente sin necesidad de violentar el principio, de carácter constitucional, de jerarquía de normas: en efecto, creemos que la interpretación lógica de este precepto pasa por el entendimiento de que el mismo se refiere a las enajenaciones a extranjeros de buques construidos en España para su exportación, pues no puede olvidarse que el buque figura en el Registro Marítimo desde que se autoriza su construcción (Art. 29), por lo que era necesario preveer su posterior transferencia de titularidad del Astillero constructor (español) al Armador extranjero una vez botado y entregado. Caso éste de buques construidos para la exportación que está excluido de la prohibición legal por la ya citada Orden de 26.9.1931.

Si el Decreto de Abanderamiento hubiere querido autorizar la transferencia de buques a extranjeros en general, sin duda lo hubiera hecho en la Sección del Capítulo IV, dedicada a las "Transferencias de la Titularidad y de la Propiedad": sin embargo, en esta Sección taxativamente se exige que el adquirente de un buque sea español (Art. 63.1). Más parece entonces tratarse de una norma de alcance limitado y para el excepcional supuesto en que puede admitirse la venta al extranjero: buques en construcción para la exportación.

En cualquier caso, y prescindiendo de esta interpretación y el valor que quiera concedérsele, lo que es evidente y no admite discusión es que la venta de buques españoles a extranjeros está

prohibida en nuestro Derecho y es plenamente nula, sin perjuicio de las responsabilidades de la Administración en los casos en que no haya actuado diligentemente para impedirla, tal como le autorizan el mismo Decreto 22.8.1931 y el Art. 64 del Decreto de Abanderamiento.

CUARTA .- Que los comparecientes están suficientemente legitimados para ser parte en el expediente que se está tramitando como expresamente señala la Ley de Procedimiento Administrativo en su Art. 23: "se considerarán interesados en el procedimiento administrativo:

b) los que sin haber iniciado el procedimiento ostenten derechos que puedan resultar directamente afectados por la decisión que en el mismo se adopte.

c) aquellos cuyos intereses legítimos personalmente y directos puedan ser afectados por la resolución y se personen en el procedimiento en tanto no haya recaído resolución definitiva".

Asimismo, el Art. 91 de la misma Ley señala que se les debe dar a todos los interesados audiencia antes de dictar resolución, notificarles la misma (Art. 79), legitimación activa para recurrir (Art. 113), etc.

No cabe duda que los comparecientes, individualmente y como representantes de los trabajadores, son directamente afectados ya que están en juego, pendiente de la resolución que se dicte, sus puestos de trabajo tal y como ya les ha anunciado la Dirección de la Empresa.

Queremos señalar igualmente la necesidad de que los Actos de la Administración para ser válidos se adecuen al Ordenamiento Jurídico en su parte sustantiva y en cuanto al procedimiento a lo que establece la Ley de Procedimiento Administrativo bajo vicio de ser nulo de pleno derecho o anulables en su caso en virtud de lo que establecen los artículos 47 y 48 de dicha Ley Rituaria.

Y, por todo lo expuesto

SUPPLICAMOS A LA DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE:

Que recibido este escrito se tenga por personados en el expediente iniciado solicitando autorización para la venta al extranjero de las M/NS ANTXON MARI, IRATI y VIRGEN DE LAS NIEVES a los comparecientes en representación de la totalidad de los trabajadores de la Naviera Antonio Vega Seoane, y en su virtud, y en mérito a las alegaciones que figuran en el cuerpo del mismo, se digne resolver

- Denegando la autorización que por dicha Compañía se le solicita.
- Se les dé en su día vista de expediente para poder formular a la vista del mismo las alegaciones que convengan a su derecho.
- En su día, igualmente, se les notifique en el domicilio que figura en la cabecera de este escrito la Resolución que se dicte por ese Centro Directivo.

Todo ello por ser de justicia que se pide en Madrid a 28 de Marzo.

ANEXO 23

ITMO. SR. DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

D. Antonio María Lecertúa Goñi, mayor de edad, con D.N.I. 14235881, actuando en calidad de Secretario General del SINDICATO LIBRE DE LA MARINA MERCANTE, y con domicilio a efectos de notificaciones en la calle Fuencarral, 41-3º MADRID - 4, ante V.I. comparece y respetuosamente

EXPONE

Que, por medio del presente escrito, desea mostrar la oposición del Sindicato que representa a la exportación de los buques "GRACIA DEL MAR", "GALA DEL MAR" y "JULIA DEL MAR", propiedad de la Empresa Armadora "TELDE, S.A.", en base a los siguientes argumentos:

PRIMERO: Lo que reflejamos en el exhorto, que con fecha 29 de diciembre de 1983, se dirige a la Dirección General de Empleo del Ministerio de Trabajo y que adjunto para su conocimiento.

SEGUNDO: Recalcar que la legislación vigente, sigue prohibiendo la venta de buques nacionales al extranjero.

TERCERO: Que, en el caso de que estos tres buques y por su relación con el GRUPO SEGUÍ, la enajenación al extranjero, debe ser tramitada y estudiada relacionando la Situación jurídico-económica del grupo y no empresa por empresa, ya que atañe a Navieras como "EQUIMAR MARITIMA", "CONTENEMAR", "MEDCARGO", "TELDE", "ISCOMAR", "SBC CONTAINERS LINES", "EURONAVES" y otras, explotando un total de 26 buques en el comercio marítimo.

Por lo expuesto anteriormente y recogido el exhorto a la Dirección General de Empleo,

SOLICITA:

PRIMERO:

Que, no sea concedida la licencia de exportación necesaria para los buques reseñados.

SEGUNDO:

Que, se aclare por esa Dirección General de la Marina Mercante, en lo posible, la situación de las Empresas del Grupo Seguí, sus servicios marítimos y su situación económica con el Banco de Crédito Industrial.

Por ser de justicia que se pide en Madrid a veintinueve de Diciembre de mil novecientos ochenta y tres.

ANEXO 25

RELACIÓN DE ASISTENTES AL V CONGRESO DEL SLMM

Nombre y Apellidos	Participación	Empresa
José Luis Paredes Casals	Delegado	Auxinave
Francisco González Cordero	Delegado	García Miñaur
Jesús Urdangaray Costales	Delegado	García Miñaur
Agustín Regades Romero	Delegado	García Miñaur
Manolo Fonseca Rodríguez	Delegado	García Miñaur
Angel Felipe Tapia	Invitado	Afiliado
Jaime Lomba Martínez	Delegado	Transmediterránea
Manuel Esco González	Delegado	Transmediterránea
Nicolás Toledo Toledo	Delegado	Transmediterránea
Carmelo Hernández Cabrera	Invitado	Asamblea. Las Palmas
Cachita Valiente	Estructura	Asamblea Las Palmas
Juan Valiente	Estructura	Asamblea Las Palmas
Joaquín Sagaseta	Invitado	Asamblea Las Palmas
Juan Ureta	Delegado	Tramasur
Paco Pozo	Estructura	Algeciras
Paco Botana	Delegado	Navicón
Paco Cruzado	Estructura	Asamblea Huelva
Inma Merino	Estructura	Asamblea Huelva
Pedro Muñoz Pecero	Afiliado	Madrid
Roberto López	Estructura	Madrid
Miguel A. Sanz	Estructura	Madrid
Chuchi Diaz	Estructura	Madrid
Toño Castro	Estructura	Madrid
Manola Molinero	Invitada	Madrid
Joaquín González	Delegado	Elcano
Antoón Caamaño	Delegado	Elcano
Valentín González	Afiliado	Elcano
José R. Castelo	Delegado	Empetrol
Zapata	Estructura	Cartagena
Tomás Gómez Serans	Delegado	Auxtramarsa
Ramiro Aspres Couto	Delegado	Transmediterránea
Luan L. López García	Delegado	Castilla
Antonio Alvarez Rivero	Delegado	Castilla
Javier Lozano	Invitado	Madrid

Josefina Grande	Invitada	Madrid
José Franquelo	Delegado	Málaga
Antonio Herrero	Invitado	Madrid
Vicente Asins	Estructura	Valencia
Francisco Martín Martín	Delegado	L. Otero
Santiago Pons	Estructura	Barcelona
Enrique Peña Vázquez	Delegado	Sercín
Alfredo Blanco Otero	Delegado	Sercín
J. Luis Mata Olaiz	Delegado	Cemcland
Manolo	Estructura	Gijón
Rafael Uría	Delegado	Tramar
Manolo	Estructura	Santander
Antonio Boveda	Delegado	Transmediterránea
José Galán	Afiliado	Transmediterránea
Francisco Galán Ortiz	Afiliado	Transmediterránea
Antonio Pérez Fort	Afiliado	Transmediterránea
Eduardo Sánchez	Afiliado	Transmediterránea
Antonio del Aguila	Afiliado	Transmediterránea
Aurelio Ortega	Afiliado	Transmediterránea
Ignacio Vega	Afiliado	Transmediterránea
Antonio Guirado	Afiliado	Transmediterránea
Rafael Correa	Delegado	Transmediterránea
Jose Ruiz Góngora	Afiliado	Transmediterránea
Félix Martínez	Afiliado	Transmediterránea
Alvaro Barbosa	Afiliado	Transmediterránea
José Muñoz	Afiliado	Transmediterránea
José Lorente	Afiliado	Transmediterránea
Mariano Bravo	Afiliado	Transmediterránea
Andrés López	Afiliado	Transmediterránea
Juan Ruiz Gómez	Afiliado	Transmediterránea
Juan Sánchez	Afiliado	Transmediterránea
José Alamancos	Afiliado	Transmediterránea
Manuel Cantizano	Afiliado	Transmediterránea
Francisco Llano	Afiliado	Transmediterránea
Julio García	Afiliado	Transmediterránea
Alberto Prada Varela	Afiliado	Transmediterránea
Salvador López Soriano	Delegado	Dávila
Ramón Vidal	Delegado	Contenemar
Vicente Allegue Iglesias	Delegado	Interroll
Manuel Torrente	Delegado	Auxtramarsa

José Pouzo	Afiliado	Buques extranjeros
Ramiro Garaboa	Delegado	Asmar
Jesús Criado	Delegado	Suardiáz
Antonio Lago	Delegado	Geogas
González Lema	Delegado	Química
Luis Ferreiro Gastán	Delegado	Química
José Alcalde Pereira	Delegado	Química
Diego Domínguez Casado	Delegado	Dávila
Manuel Santos Piñeiros	Delegado	Transmarina
Antonio Santomé	Delegado	Transmarina
Ramón Fernández	Delegado	Pescanova
Santos Sampetro	Delegado	Pescanova
Balbino Costa	Delegado	Trasatlántica
Emilio Chapela	Delegado	Trasatlántica
Alfredo Blanco	Delegado	Río Tinto
José Fernández Boubeta	Delegado	Vapores de pasaje
Benigno Portela	Delegado	M. de Transporte Freile
José Estévez	Afiliado	Gorbea
Serafín	Afiliado	Interroll
Alfredo del Río	Estructura	Vigo
José Chapela	Afiliado	Tráfico Interior
Eugenio Gallo	Afiliado	Tráfico Interior



BIBLIOTECA RECTOR GABRIEL FERRATÉ
Campus Nord