

El ISM se aferra a una sentencia cántabra para desacreditar la libreta de navegación

Trata así de reducir el período de trabajo para calcular las prestaciones para los marinos

E. ABUÍN

REDACCIÓN / LA VOZ

Los marinos mercantes españoles siguen enzarzados en una disputa con el Instituto Social de la Marina (ISM) a cuenta de la libreta de navegación, un documento que expide Fomento y en el que se recogen los períodos de embarque y desembarque que realiza el profesional de la Marina Mercante. Para los trabajadores, no hay prueba más fiable para calcular la edad de jubilación, pero el ISM discrepa y defiende que es la vida laboral y lo que figura en sus bases de datos la referencia que debe tomarse para fijar el momento del retiro del marino. Y en esas se mantiene por más que el trabajador incida en que ese certificado solo recoge los períodos cotizados a la Seguridad Social y, por tanto, no computan aquellos en los que el naviero o el armador no los dio de alta, que ven así amnistiada su infracción con la complicidad del Ministerio de Empleo.

El ISM interpreta que el real decreto del 2007 que regula los coeficientes reductores da prevalencia a los informes de altas y bajas que constan en sus bases de datos, cuando, según sostienen los marinos, la norma se limita a enumerar documentos probatorios sin conceder a ninguno prioridad sobre los demás, primacía que sí otorgan a la vida laboral en ese departamento dependiente de Empleo.

El director general del ISM, en una carta en respuesta a la asociación de afectados, se aferra a una sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cantabria que desestima el recurso de un mari-



Marineros gallegos llevan años peleando por el reconocimiento de su tiempo trabajado. PEPA LOSADA

no afectado y que coincide con el organismo en que la libreta marítima no es una «prueba documental fehaciente». Sin embargo, obvia otras dictadas por ejemplo por esa misma instancia en Galicia, en Las Palmas, ratificada después por un auto del Supremo, y el País Vasco que citan los afectados en un escrito que han remitido a la ministra en un intento de que ponga orden. Y, de paso, que le recuerde que la libreta de navegación —que no tarjeta de embarque, como la denomina el magistrado cántabro que rechazó la actuación de un marino— que exige Fomento y sellan las capitánías marítimas cada vez que alguien se enrola o se desenrola la reconoce la legislación española, pero también organismos internacionales como la OMI. Es

más, sostienen que es más fidedigna de la actividad del titular la libreta de navegación que las altas y bajas de la Seguridad Social, pues estas quedan a merced del empresario que embarca o desembarca al marino y no está en la mano del trabajador.

Computa el tiempo de trabajo

En ese sentido apunta una sentencia del TSXG, dictada en mayo del 2015, que recoge que es «razonable que sea el tiempo de trabajo el que haya de tenerse en cuenta, con independencia de que haya sido o no cotizado, cuestión, por otra parte, ajena al propio trabajador». Añade que la legislación sobre coeficientes reductores dispone que estos se aplicarán al «tiempo de trabajo efectivamente realizado en tales

actividades». Y eso es, precisamente, lo que recoge la libreta de navegación, no la vida laboral.

Sin embargo, el ISM sigue insistiendo en que es un «documento probatorio supletorio» y ve refrendada por la Justicia cántabra su argumento de que «no es posible fijar los períodos de vacación en función de los datos que constan en un documento que no consideramos fehaciente».

El instituto señala además que abordó un plan de medios en el 2011, en el que se depuraron los datos de afiliación cotejándolos con los que aparecían en la libreta y que, a continuación, se remitieron los datos a los afectados, junto con el cálculo de su retiro. Esa campaña se repitió en el 2014 y se instauró un servicio de consulta a estos efectos.

La incongruencia de que sí sea referencia para baremar el retiro de los extranjeros

En sus quejas a la ministra de Empleo, Fátima Báñez, el colectivo de afectados pone el acento en la incongruencia que supone que para los marinos españoles la libreta de navegación no sea «prueba fehaciente» para el ISM y que, sin embargo, ese documento sea la principal prueba cuando al que se le aplica el coeficiente reductor para calcular la edad de retiro sea un trabajador extranjero. «¿Por qué esta discriminación con los buques nacionales?», se preguntan, al tiempo que reclaman que concrete en qué artículo está recogida la afirmación del director general del ISM.

Y si los marinos mercantes han apelado a la ministra de Empleo, también han apuntado hacia el otro departamento ministerial implicado en la polémica: Fomento. Por eso piden a Íñigo de la Serna que ponga la mano en el fuego por esa acreditación que expiden. Así, solicitan que realice «las gestiones oportunas para restituir el valor probatorio que siempre tuvo la libreta marítima y se reconozcan los períodos de embarque que se certifican en la misma por los capitanes de barco y por los funcionarios de su ministerio». Asimismo, los afectados aguijonean a Fomento para que impida que «otros se apropien de sus competencias para perjudicar a los marinos en su jubilación» y demandan encarecidamente «que no deje desamparados documentalmente a todos los marinos a merced de los caprichos de otros». En definitiva, «que no consienta que Empleo convierta en papel mojado sus certificados y haga que aquel reconozca la Libreta Marítima como el único documento oficial de los embarques de los trabajadores del mar.

Galicia recibe 270.000 cruceristas y crece 8 veces más que España

En nueve meses han amarrado en los grandes puertos 177 barcos de viajeros, 22 más que un año antes

MADRID / EUROPA PRESS

El mercado de los cruceros sigue dejando buenas noticias en Galicia. Entre enero y septiembre (último dato disponible por parte de Puertos del Estado) las dársenas de Vigo, A Coruña, Ferrol y Vilagarcía recibieron la visita de casi 270.000 cruceristas, un incremento de casi el 16 (15,8 en concreto). Es un crecimiento que no se encuentra en otras

partes de España, según la misma estadística. Porque en esos nueve meses en los puertos de interés general del resto del país ese incremento se quedó por debajo del 2 % (1,94). Es decir, aumenta ocho veces más en Galicia. Esos visitantes llegaron en 177 escalas, 22 más que un año antes.

Barcelona sigue liderando en volumen de llegadas con dos millones de cruceristas, aunque con una ligera bajada (-1,74 %) de enero a septiembre, aunque con un 3 % más de buques (569 navíos). Le siguieron Baleares con 1,7 millones (aumenta un 9,7 %) y Las Palmas, con una caída del 6,76 %, hasta los 658.673 pasajeros. De cara al cierre del 2017, las previ-

siones de las autoridades portuarias apuntan a un nuevo máximo histórico con 8,8 millones de pasajeros y una proyección para el año 2020 con más de 9,5 millones de cruceristas.

A Coruña, ahora en cabeza

Los puertos gallegos, aunque mejoran sus cifras, siguen lejos de esos espectaculares números del Mediterráneo o de Canarias. Al frente está el puerto de A Coruña, que se ha anotado en nueve meses 133.849 viajeros en 95 barcos, con un repunte del 55 %. Supera a Vigo, que el año pasado estaba en esas cifras y que este 2017 ha bajado hasta los 119.147, cayendo diez puntos, a través de

59 escalas. Es, junto a las instalaciones asturianas y la de Tenerife, la que se anota un peor comportamiento en los tres primeros trimestres. A distancia de ambos, Ferrol, que sigue ganando mercado: sube un 20 % hasta los 15.800 pasajeros en 18 cruceros. Y también irrumpe Vilagarcía, con un espectacular incremento del 400 % al pasar de apenas dos centenares de visitantes en el 2016 a más de un millar. El quinto puerto de interés general en Galicia, el de Marín, está fuera de este circuito.

Mientras, más de 400 directivos de navieras de Europa y Estados Unidos, autoridades portuarias, destinos turísticos y ex-

peros del sector de cruceros de todo el mundo asistirán esta semana al International Summit 2017, uno de los congresos de cruceros más importantes que aglutina esta industria, que celebrará su séptima edición en Madrid. El evento se celebrará los días 29 y 30 de noviembre y tiene como objetivo analizar el papel de España y Europa como destino de cruceros, la situación actual del sector y la evolución de nuevos destinos para esta industria turística. Solo el año pasado este negocio supuso un impacto económico de 1.300 millones de euros y 28.000 puestos de trabajo. Hay, además, 87 barcos de cruceros bajo pedido de construcción.