

NAVEGACIÓN PESQUERA

Las normas sobre personal náutico

— POR MAREIRO —

El problema del personal náutico, sigue entorpeciendo el despacho de los buques de pesca de altura. En primer término existe notoria escasez, especialmente en lo que se refiere a capitanes y pilotos, y patronos de cabotaje de primera.

Esta limitada disponibilidad de titulados se acrecienta en la práctica, porque la pesca es más que otra cosa escuela de experiencia, identificación con la vida dura y azarosa de a bordo, en unas embarcaciones que no pueden tener las condiciones de comodidad que ofrecen buques de mayor porte, de donde proceden en la mayoría de los casos los elementos que ahora se incorporan a los pesqueros de altura como técnicos de la navegación.

Por otra parte, la cuestión ha de enfocarse también desde un punto de vista humanitario, considerando la situación en que quedan los desplazados, después de haberse entregado durante toda la vida a patronear embarcaciones pesqueras, y de tener en su historial profesional pruebas evidentes de su capacitación para seguir llevando el gobernalle. Estos rudos trabajadores tienen derecho, también, a defenderse del paro forzoso, que automáticamente se decreta contra ellos al no facilitarles el acceso a aquella categoría náutica, que la legislación exige para las navegaciones que ahora habitualmente realizan los pesqueros.

Todos estos aspectos del asunto, exigen un cuidado especial para la adaptación de las nuevas normas. La industria no debe sufrir las consecuencias de un estado de abandono a la que es totalmente agena, no puede pedirle que en un día dote sus cuadros de todas las exigencias reglamentarias, saltando por encima de cuantos obstáculos se opongan. Para realizar esta labor, son precisos tiempo y buena voluntad, ya que de otra suerte se podría llegar a crear un estado de agitación perturbador para todos y se causaría evidente agravio de intereses que son merecedores de respeto.

* * *

Uno de los episodios que suele plantearse frecuentemente, al desapachar los roles de los pesqueros de altura, es la falta momentánea de algún elemento de la dotación, o la sanción que se impone por haber excedido en la marea anterior los límites permitidos al que regía la

navegación. Suele a veces dilatarse la entrega de los roles a pretexto de temores de una nueva infracción o de que no se ha depositado el importe de una multa.

Sin admonición para nadie, queremos insistir en señalar la ilegalidad de estas retenciones. El despacho de los buques podrá condicionarse en cuanto al radio de navegación que se autoriza, con arreglo al personal técnico que se enrola y los cuadros indicadores establecen; pero como precaución adoptada a priori no puede en modo alguno imponerse sanción de tanta gravedad como impedir el trabajo del barco, con una demora más o menos prolongada. Si el que fué autorizado para una navegación se extralimita y realiza otra distinta, para la que no tenía competencia, es justo que la sanción sobrevenga; pero entretanto la misión punitiva de la autoridad marítima no puede jurídicamente ejercerse, ya que en todo caso ha de ser posterior a la infracción.

Mucho menos admisible es la teoría de no facilitar la salida de los buques a la mar, entre tanto no se satisface la multa impuesta. A los interesados les concede la ley un plazo de ocho días para apelar, y la sanción no es firme mientras ese plazo no transcurre, y por tanto no es ejecutiva, no puede exigirse por la vía de apremio.

Debemos prevenir con nociones tan elementales, a los que puedan verse envueltos en un expediente de esta naturaleza. Hasta ocho días hábiles, contados desde que la resolución se le notifica, pueden ejercer su derecho a recurrir, depositando en cualquiera de ellos el importe del castigo en la Caja General de Depósitos de Hacienda. Si otra cosa se pretende hacer, no hay duda que por la autoridad se infringiría en tal caso la legislación que rige esta materia.

De cualquier modo, lo preferible sería evitar en la práctica estas complicaciones. Aceptando para la adaptación de las nuevas normas un sistema flexible y comprensivo, en el que se ponderen debidamente los intereses en juego y la facilidad con que injustamente se lesionan, muy pronto dejarían de tener realidad en los puertos estas enojosas cuestiones.

Los anuncios para las páginas de texto, se admiten hasta cuatro fechas antes de la publicación del número.