

#### 14. Explotación de los buques del Monopolio - Sobordos - Convenios Colectivos

El Departamento Marítimo de CAMPSA no puede considerarse como una Naviera particular, en cuanto a su explotación, para hacer un cálculo de sus beneficios o pérdidas, ya que como se ha indicado, el Monopolio es un servicio público, y por encima de todo orden económico, está la prestación del mismo y la seguridad del abastecimiento y distribución de los productos monopolizados.

El Departamento Marítimo pone los barcos en debidas condiciones a disposición del Departamento de Distribución, quien ordena los puertos de carga o descarga de los mismos, pero sin hacer abono alguno al Departamento por estadías o demoras debidas a necesidades del servicio.

Sin embargo, a título informativo, señalaremos los beneficios o pérdidas de la flota calculados por CAMPSA desde 1928 hasta 1947, a base de los fletes que se indican a continuación:

AÑOS	Fletes — Pesetas por tonelada	Beneficio o pérdida — Pesetas
1928.....	24,65	1.419.245
1929.....	31,49	1.623.938
1930.....	38,00	3.082.996
1931.....	27,90	749.391
1932.....	24,89	564.553
1933.....	26,55	45.553
1934.....	20,16	— 3.038.316
1935.....	22,93	— 8.306
1940.....	143,40	51.066.298
1941.....	222,00	92.244.630
1942.....	499,55	110.457.584
1943.....	624,04	213.270.362
1944.....	436,32	127.529.481
1945.....	387,18	148.166.753
1946.....	187,58	97.715.006
1947.....	122,49	20.352.015

A partir de 1948, en virtud de lo dispuesto por oficio de la Delegación del Gobierno, de fecha 19 de febrero de 1948, han dejado de calcularse los beneficios. Desde entonces la contabilidad de los gastos de Servicios Marítimos se efectúa cargando a la cuenta de esta denominación todos los gastos que se originan por la explotación de la Flota, y abonando al finalizar cada Ejercicio, la suma de estos gastos, con cargo a la cuenta de Mercaderías, precio de coste.

Se lleva a cabo de esta forma porque el Departamento Marítimo no está constituido como un ente armador independiente, sino que se limita a estudiar y llevar a cabo el programa de buques necesarios para el servicio del Monopolio y termina su función una vez entregados los buques por el Astillero, poniendo los mismos al servicio del Departamento de Distribución, el cual, a su vez, tiene que compaginar la ubicación de las refinerías con la capacidad de nuestras factorías, lo cual conduce a que el rendimiento no sea lo óptimo que fuera de desear.



Vista del buque auxiliar «Camposilo» de 1.070 t. p. m.

El flete medio anual internacional (en chelines) en la primera etapa del Monopolio desde el Golfo a U. K. C. y del Mar Negro a U. K. C. fue el siguiente:

AÑOS	Del Golfo a U. K. C.	Del Mar Negro a U. K. C.	CAMBIO OFICIAL MEDIO	
			£ Pesetas	₡ Pesetas
1927.....	31	27	28.597	5.867
1928.....	15/6	12/3	29.328	6.025
1929.....	22	17	33.168	6.824
1930.....	20/3	18/9	41.926	8.666
1931.....	9/4-1/2	8/3 -1/2	47.646	10.548
1932.....	9/7-1/2	7/3	43.705	12.461
1933.....	8/9-3/4	6/10-1/2	39.832	9.706
1934.....	10/3	9	37.183	8.390

Al terminar la guerra civil, los riesgos y peligros que el conflicto europeo originaba para las dotaciones de los buques mercantes, y los aumentos de fletes que implicaban unos mayores ingresos para los armadores, motivaron que con fecha 31 de octubre de 1939 se estableciera, con carácter transitorio, una participación en los sobordos a favor de las tripulaciones. El tipo de porcentaje variaba según las zonas de navegación; para la que normalmente efectuaban nuestros buques, el tipo fijado era el 4 % del importe bruto del flete. En 1942 se elevó al 8 % para los buques que cargaban en puertos de Estados Unidos, Golfo de Méjico, Venezuela y Caribe.

Por Orden del Ministerio de Trabajo de fecha 12 de febrero de 1945, la participación en los sobordos se estableció con carácter permanente: 4 % en las navegaciones de gran cabotaje y altura y 2 % en las de cabotaje. La Orden de 23 de diciembre de 1952, acordada en Consejo de Ministros por la que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Condiciones de Trabajo en la Marina Mercante (*Boletín Oficial del Estado* de 19 de enero de 1953) refrenda estos porcentajes en su artículo número 260.

En el artículo 261 de esa misma Ley se dice que «en aquellos buques en los que por la naturaleza del servicio a que estén destinados no pueda obtener la tripulación beneficio directo por el concepto de participación sobre el sobordo, se establecen como obligatorias dos mensualidades del sueldo base».

Con arreglo a los fletes fijados por la Subsecretaría de la Marina Mercante, que es el organismo encargado de establecer los mismos, y de acuerdo con el artículo 265 de la Reglamentación de la Marina Mercante, se han ido abonando los sobordos a la tripulación de la Flota del Monopolio.

El sobordo mínimo garantizado figura en el *Boletín Oficial* número 156, de 29 de junio de 1962, y posteriormente por Orden Ministerial de 20 de mayo de 1969 (*Boletines Oficiales* números 156 al 170), se aprobó un «plus de navegación por participación en el sobordo», que es una cantidad fija independiente de los fletes y que se calcula en función del tonelaje, clase y zonas de navegación del buque.

«Por resolución del 5 de febrero de 1966 de la Dirección General de Trabajo se aprobó el primer Convenio Colectivo de la Flota de CAMPSA, que introducía notables mejoras económicas y sociales. Fue renovado sucesivamente por resoluciones de 11 de abril de 1969; 24 de abril de 1970 y últimamente se actualizó por la de 23 de enero de 1975. En éste, además del sueldo base se establecen unos pluses de Navegación por participación en el Sobordo y de Destino. Se mejoran sensiblemente las vacaciones, ampliándolas a ochenta días, con opción a disfrutarlas partidas. Se producen igualmente mejoras sociales actualizando la aportación por economato, ayuda escolar, premios, préstamo vivienda, aportación de la Empresa a la Mutua, en una cantidad anual equivalente al doble del total de las cuotas satisfechas por los mutualistas en igual período; asimismo se estableció el Subsidio de Fallecimiento en el que la Empresa al fallecimiento de un tripulante concederá a sus familiares, una mensualidad por año de servicio, con un tope máximo de una anualidad.»