



AVILES

N Reg 942

Nº Doc: 201643101000 F Reg: 17/02/2016 13:24

Nº Exp: 201643100467 Dest: 110/S00

D.G.M.M



Sr. Director de Marina Mercante.

D.ANTONIO FRANCISCO ROCES SUAREZ, con DNI 11.376.553v. Capitán de la Marina Mercante con domicilio en la Urb. Peroño-C/ Calvario,s/n-Edif. Mineral 2ºD, 33440-Luanco, Asturias.

Ante Vd. acude y **EXPONE:**

Que adjunto a este escrito le enviamos las transcripciones del audio, de las declaraciones realizadas por el Director Económico Financiero y de Recursos Humanos JOSE ANTONIO PEREZ ALONSO, de la Empresa Publica Sasemar de la que Vd. es Presidente y de un abogado del estado, asistentes al juicio celebrado en Avilés el 30 de Noviembre del 2015, ante la demanda presentada por el Capitán de la Marina Mercante Antonio Francisco Rocés Suarez, contra Sasemar por la persecución y el trato recibido contra su persona, en estos dos últimos años.

Que Sr. Director, al margen de que Vd. pretenda inhibirse y mantenerse al margen, de este problema y otros de lo que esta ocurriendo en esa Sociedad, sobre todo en lo que se refiere a Recursos Humanos, departamento que dirige el mencionado autor de estas declaraciones, CUYAS declaraciones afectan a todo el colectivo de Capitanes de la Marina Mercante de Sasemar, declaraciones que consideramos para nosotros verdaderamente OFENSIVAS Y preocupantes.

CONSIDERANDO:

1- Que no se puede consentir Sr. Director de M.M y Presidente de Sasemar, que un director de esta entidad junto con su abogado, realicen este tipo de manifestaciones en contra de la dignidad de los Capitanes y Tripulaciones de sus buques.

2 -Quien son estos Señores para menospreciar, cuestionar y degradar las funciones de un Capitán de la Marina Mercante.

3-Que autoridad, atribuciones, conocimientos, tiene este director, (que no distinguen entre **aparcar** y **atracar**), para quitar atribuciones y responsabilidades, a un Capitán de Marina Mercante, reconocidas por legislación Internacional y Nacional.

4-Como se puede comparar la labor de un buque o embarcación de Salvamento y sus tripulaciones, que están saliendo constantemente a jugarse la vida, en medio de los constantes

temporales que azotan nuestras costas, que pasan seis meses al año separados de la unidad familiar, con la del SAMUR o con la de un TAXI.

5-Como se permite comparar y subestimar la labor de un Capitán de Salvamento, su responsabilidad, en relación con un Capitán de Petroleros, Cargueros o buques de pasaje, del cual el muestra su total ignorancia, diciendo que nosotros solo estamos para hacer la maniobra de salida del barco y donde se vaya.

6 -¿Acaso existen dos carreras?, Capitanes de la Marina Mercante y Capitanes de Sasemar.

7-No cree Vd. Sr. Director, que los marinos y Capitanes ya estamos suficientemente ignorados por los políticos y la sociedad, para que un profano en la materia, aprovechando el cargo de Director de una Empresa Publica, de una Naviera Publica de la cual vive el, realice ese tipo de declaraciones, mostrando un total desconocimiento de nuestro trabajo y desdeñando su valor.

Por todo ello Sr. Director de M.M y Presidente de Sasemar, no me queda otra en nombre de mi profesión, de los 30 años de antigüedad como Capitan en Salvamento Maritimo Español y de todo el demás colectivo de Capitanes de la M.M, que rogarle tomara Vd. la decisión que corresponde en este caso, que no es otra que el cese y expulsión inmediato de JOSE ANTONIO PEREZ ALONSO, de esta Empresa .

Luanco, 17 de febrero del 2016.

Fdo. Antonio Francisco Rocés Suarez



Al Ilmo. Sr. Director General de Marina Mercante D. Rafael Rodríguez Valero

CON COPIA:

SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES, Ilma. Sra D. Carmen Libreros Pintado

MINISTRA DE FOMENTO, Exma. Sra. D. Ana Pastor Julian

TRANSCRIPCIÓN DE LAS DECLARACIONES REALIZADAS POR D. JOSE ANTONIO PÉREZ ALONSO, DIRECTOR ECONÓMICO FINANCIERO Y DE RECURSOS HUMANOS DE SASEMAR EN LA DEMANDA PRESENTADA POR FRANCISCO ROCES EN CONTRA DE ESTA EMPRESA.

ABOGADO. NOS PUEDE DECIR EN QUE SE DIFERENCIA BÁSICAMENTE UN CAPITÁN DE MARINA MERCANTE GENÉRICO Y ESPECÍFICAMENTE LA ACTIVIDAD DEL CAPITÁN SR. ROCES EN SASEMAR.

J.A.P: BUENO BÁSICAMENTE....

ABOGADO: SON IDÉNTICAS LAS FIGURAS O SE PARECEN MAS BIEN POCO.

J.P.A: HASTA DONDE YO PUEDO CONOCER NO SE PARECEN EN ABSOLUTO, ES DECIR, LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO SE CONCIBE UN POCO COMO UN SERVICIO, COMO UN **SAMUR EN EL MAR**, ES DECIR QUE NUESTROS BARCOS ESTÁN AMARRADOS EN PUERTO Y SOLO ACTÚAN CUANDO SE PRODUCE UNA EMERGENCIA, DE TAL MANERA QUE UN PORCENTAJE MUY ALTO DE SU, DE SU TIEMPO TOTAL, NUESTROS BARCOS ESTÁN H24, 24 HORAS AL DÍA 365 DÍAS AL AÑO, ESTÁN ABARLOADOS, **APARCADOS DE ALGUNA MANERA**, COLOCADOS EN PUERTO, ESTÁN EN SITUACIÓN DE ESPERA PARA SOLUCIONAR INTENTAR SOLUCIONAR CUALQUIER EMERGENCIA QUE SE PRODUZCA EN LA ZONA DE RESPONSABILIDAD SAR ASIGNADA A ESPAÑA, ESTO ES UN POCO POMPOSO, POR ESO EL MAPA DIGAMOS DEL MUNDO, SAR SIGNIFICA (SEARCHR AND RESCUE), ENTONCES EL MAPA MUNDIAL ESTA DIVIDIDO EN ZONAS SUSCRITAS POR TODOS LOS PAÍSES FIRMATARIOS DEL ACUERDO INTERNACIONAL QUE SE FIRMO EN SU DÍA Y NOSOTROS TENEMOS UNA ZONA DE RESPONSABILIDAD ALREDEDOR DE NUESTRA PERIFERIA Y LAS ISLAS CANARIAS, DE TAL MANERA QUE EL BARCO ESTA , COMEN EN EL BARCO, VIVEN EN EL BARCO ESTÁN 24 HORAS AL DÍA **APARCADOS** EN EL PUERTO Y CUANDO SE PRODUCE UNA EMERGENCIA O PARA ALGÚN ENTRENAMIENTO, ENTONCES ES CUANDO LOS BARCOS SALEN A LAS COORDENADAS QUE LES INDIQUE EL CENTRO DE SALVAMENTO, ES DECIR NO FUNCIONAN DE MUTUO PROPIO, ELLOS FUNCIONAN SIEMPRE BAJO LAS INSTRUCCIONES DE LA TORRE DE SALVAMENTO DONDE EL OPERADOR QUE ESTA TAMBIÉN H24, SI HAY UNA LLAMADA DE SOCORRO ENTONCES EL MOVILIZA LAS UNIDADES QUE TENGA POR CONVENIENTE, NORMALMENTE LAS QUE ESTÁN CERCA DE ESA TORRE DE SALVAMENTO, EL BARCO ESTA ALLÍ , DIRÍA EL 95 POR CIENTO DE SU TIEMPO EN SITUACIÓN DE ESPERA Y EVENTUALMENTE VAN A SOLUCIONAR UN DETERMINADO EVENTO, A DONDE LES INDIQUE LA TORRE DE SALVAMENTO, EL CONTROLADOR DE GUARDIA, ES BÁSICAMENTE LO QUE HACE.

UN BUQUE MERCANTE ¿QUE HACE?, BÁSICAMENTE TRANSPORTE DE MERCANCÍA, TRANSPORTE DE CARGA, DE HECHO NUESTROS OPERADORES , ESTÁN UN MES EN EL BARCO UN MES EN CASA, ES LA DISTRIBUCIÓN QUE TIENEN, NORMALMENTE POR LO QUE DICEN LA GENTE DE SALVAMENTO QUE CASI TODOS PROCEDEN DE LA MARINA MERCANTE, PUES ESTABA A LO MEJOR TRES MESES Y UN MES DEPENDIENDO LUEGO DE LA BONANZA DE ELLOS DE LA HUMANIDAD, PUES HAN IDO MEJORANDO LAS CONDICIONES, PERO IGUAL ESTABAN TRES MESES NAVEGANDO Y UN MES EN CASA Y NO PARABAN ES DECIR EN PUERTO, DE JAPON A NUEVA YORK O DEL GOLFÓ PERSICO, LA SITUACIÓN ERA MUY DIFERENTE, TENER LA

ABSOLUTA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTE LA CARGA O LAS PERSONAS, IMAGINEMOS UN BUQUE CON TRES MIL PERSONAS, UN FERRY DE LA CREW, LA RESPONSABILIDAD, DE LA SOLVENCIA, LA PROPIA ECONOMÍA DEL PROPIO CAPITÁN, **AQUÍ LOS CAPITANES PRÁCTICAMENTE TIENEN EXCLUSIVAMENTE** LAS CUESTIONES DE CUANDO SE LES ORDENA SALIR, **HACER LA MANIOBRA DE SALIDA DEL BARCO** Y DONDE SE VAYA, PROBABLEMENTE CUANDO LLEGAN AL LUGAR APARECE UN EQUIPO NUESTRO DE LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN, QUE SUBE AL BARCO Y QUE TOMAN EN MUCHOS CASOS LAS RIENDAS DEL ASUNTO, DE COMO TIENE QUE HACERSE LA MANIOBRA, O DE BAJAR LA CAMPANA, O DE, AHORA POR EJEMPLO EN ESTE CASO DEL "OLE" O DEL "HELICÓPTERO" QUE SE HA CAÍDO, PUES ESO SE GOBIERNA POR GENTE QUE NO TIENE NADA QUE VER CON EL BARCO, **EL BARCO ES UN ENLACE DIGAMOS EL TAXI** PARA QUEDAR ALLÍ, CON LABORES MUY CONCRETAS DE EXCLUSIVAMENTE OPERATIVAS DE LLEGAR AL SINIESTRO Y VOLVER, POR QUE INCLUSO CUANDO VUELVEN, RECIBEN LA ORDEN DE LA DESACTIVACIÓN DE LA TORRE DE CONTROL, ELLOS TIENEN UNAS, A EFECTO DE COMPRAS POR EJEMPLO, PUES NOSOTROS ESTAMOS SUJETOS AL COMITÉ ADJUDICADOR, LEY DE CONTRATOS DE SECTOR PUBLICO , TODO LO QUE SE COMPRA, SE COMPRA PROCIDEMENTADO CON CONCURSO PUBLICO, ETC, ETC. LA GENTE QUE VA CADA MES, LA NUEVA TRIPULACIÓN , LOS EMBARQUES Y DESEMBARQUES SE GESTIONAN DESDE RECURSOS HUMANOS, ES DECIR , PUES HOMBRE LA **LABOR DEL CAPITÁN COMPARADA CON LAS DE ME IMAGINO DE UN PETROLERO O UN CAPITÁN DE UN BUQUE DE PASAJE PUES NO TIENEN NADA QUE VER, OSEA SON MÍNIMAS.**

ABOGADO: ES CORRECTO DECIR QUE NO TIENE CAPACIDAD DE REPRESENTAR AL ARMADOR O DE DISPONER DE BIENES EN NOMBRE DEL ARMADOR.

J.A.P.A: EN ABSOLUTO LOS TIENE , ES QUE NO LOS TENGO NI YO, ES DECIR, NI EL DIRECTOR DE LA CASA, ESTAMOS SUJETOS COMO ENTIDAD PRESUPUESTARIA EN MATERIA DE PRESUPUESTOS A LA LEY DE CONTRATOS DEL ESTADO, ES DECIR ESTAMOS ABSOLUTAMENTE DIRIGIDOS POR POR... ESO A EFECTOS PRESUPUESTARIOS Y HA EFECTOS LUEGO DE LOGÍSTICA LA RESPONSABILIDAD DE LAS EMERGENCIAS ES DEL CAPITÁN MARÍTIMO, QUE DEPENDE DEL MINISTERIO DE FOMENTO, EL DIRECTOR DE LA EMERGENCIA ES EL CAPITÁN MARÍTIMO QUE EL QUE TIENE LA RESPONSABILIDAD, ES LA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA, ES DE MARINA MERCANTE, ESTA EN LA CAPITANÍA MARÍTIMA ADSCRITA A LA ZONA DONDE SE HA PRODUCIDO EL SINIESTRO Y LA RESPONSABILIDAD ES DEL CAPITÁN MARÍTIMO, EL CAPITÁN MARÍTIMO DA INSTRUCCIONES AL JEFE DE OPERACIONES, Y EL DIRECTOR DE OPERACIONES A TRAVÉS DEL CENTRO DE SALVAMENTO SON LOS QUE DAN LAS INSTRUCCIONES , EN NO BUSCA SE PONDRÁ A BUSCAR DE UN UN....., LAS COORDENADAS DE BÚSQUEDA LAS TRASLADA EL CENTRO DE SALVAMENTO, NO VA IR EL, A DECIDIR COMO SE HACE EL PLAN DE BÚSQUEDA, LA BÚSQUEDA VIENE DIRECTAMENTE DE LA TORRE DE CONTROL, POR TANTO, HOMBRE SUS ACTIVIDADES, YO NO QUITO MEDITO A NADIE, PERO VAMOS NO TIENE NADA QUE VER CON LA LIBERTAD DE GESTIÓN, LA LIBERTAD DE ENAJENAR, LA LIBERTAD, NO SE, HASTA DE CASAR, CREO QUE CASAN LOS CAPITANES (CON SORNA), NO SE, NO TIENE NADA QUE VER CON LA ACTIVIDAD AL USO QUE PUEDE DETERMINAR LA LEY DE NAVEGACIÓN O EL CÓDIGO DE COMERCIO QUE ESTUDIE YO EN LA CARRERA, NO SE SI SIGUE EN VIGOR.

EXPOSICIÓN Y OPINIÓN DEL ABOGADO DEL ESTADO PRESENTE EN LA CAUSA, SOBRE LOS CAPITANES DE SASEMAR.

LA DOCTRINA QUE SE HA ELABORADO EN TORNO A LA FIGURA DEL CAPITÁN DE MARINA MERCANTE, NO DE UN CAPITÁN DE BUQUE DE SALVAMENTO MARÍTIMO DE SASEMAR, NO SE PARECEN EN NADA O SE PARECEN EN MUY POCO, EL CAPITÁN DE LA MARINA MERCANTE PUES, DE ACUERDO CON EL CÓDIGO DE COMERCIO Y DE ACUERDO CON LA LEY QUE HE COMENTADO ANTES 14/2014 QUE REGULA AHORA LA RELACIÓN MARÍTIMA TIENE AMPLÍSIMAS FACULTADES, PODERES DE REPRESENTACIÓN DEL ARMADOR, PODERES PARA CONTRATAR EN NOMBRE DEL ARMADOR, POTESTADES DE AUTORIDAD INCLUSO COMO DELEGADO DE LA AUTORIDAD PUEDE REALIZAR FUNCIONES NOTARIALES O DE REGISTRO CIVIL. ESTO NO OCURRE EN ABSOLUTO EN EL CASO DE LOS CAPITANES DE LOS BUQUES DE SASEMAR, **QUE NO TIENEN UNA CAPACIDAD NI DE REPRESENTACIÓN DEL ARMADOR,** NI DE DISPOSICIÓN, NO PUEDEN CONTRATAR EN SU NOMBRE NI TAMPOCO ENAJENAR BIENES, **SE LIMITA A SER UN MANDO DE LA TRIPULACIÓN,** COMO PUEDA SER O EJERCER EL MANDO CUALQUIER OTRO PROFESIONAL EN SU ÁMBITO ESPECÍFICO.