

Una mar plena de problemes

La legislació internacional és insuficient

La seguretat i higiene a bord d'un vaixell mercant, la inspecció dels bucs que pertanyen o no a la CE llevat dels d'USA, l'eliminació de les banderes de conveniència i la problemàtica dels polissons, són alguns dels temes tractats en l'últim Congrés Internacional sobre els Drets del Mariner celebrat recentment a Barcelona.

La legislació internacional regula els drets del polissó i estableix que quan un capità de vaixell captura un polissó l'ha de desembarcar en el primer port on atraqui el buc. El fet és que els estats sobirans poden escollir entre acollir aquella persona o no, i en la majoria dels casos no se'ls deixa desembarcar i el capità ha d'enrolar-lo una altra vegada fins arribar a un nou port.

El Centre dels Drets del Mariner de Barcelona és una institució que treballa en col·laboració amb el sindicat de la marina mercant de Nova York ITF. Des d'aquest centre, segons ens explica Emili Blanch, advocat i president d'aquesta institució, "estem treballant per arribar a un acord amb totes les parts pel qual, quan un polissó desembarca i és apresat, se li prengui declaració. Si no hi ha motiu d'asil polític "se l'ha de deixar escollir entre tornar a embarcar al mateix vaixell fins arribar al proper port o bé repatriar-lo al port d'origen o al seu país", explica Emili Blanch.

Pel fet que la legislació en aquests casos és insuficient, "el que s'ha de fer és anar més enllà del conveni internacional, desglossar-lo en reglaments i fer-ne una llei", segueix dient Emili Blanch. Una



Vista del port de València.

vegada redactat el projecte de llei, el Centre vol proposar a algun partit parlamentari que el proposi la seva tramitació com a llei.

Es tracta d'evitar casos com l'ocorregut fa uns mesos quan un capità de vaixell presumptament llançà per la borda dos polissons. Quan va arribar al port de Ceuta la tripulació li posà una denúncia, però no es va fer res perquè "no es pot determinar exactament on el capità ha tirat als dos polissons, i com que el vaixell està fora d'aigües jurisdiccionals no es tenen competències per intervenir en aquest afer", expli-

quen els advocats del Centre.

En aquest cas es va detenir el capità durant unes hores, però al dia següent va poder salpar de nou, "i és que no està clar com s'ha d'actuar en aquests casos, legislativament parlant", afegeix Emili Blanch.

Quan es comet una irregularitat o agressió dalt d'un vaixell mercant, com que el buc es va desplaçant de país en país per aigües internacionals, a l'hora d'emprendre accions judicials és difícil fixar-ne les competències. Per això s'està intentant que quan es doni un cas d'irregularitats es denunciï en el primer port on atraqui el

vaixell, i sigui en aquell país on es jutgi el cas, "no en el lloc on s'ha comès el fet, sinó on es denuncia", especifiquen els advocats.

BANDERES DE CONVENIÈNCIA

Tal i com es va argumentar en l'últim Congrés Internacional sobre els Drets del Mariner celebrat a mitjans de novembre a Barcelona, s'ha d'aconseguir que no serveixi de res argumentar que els polissons seran jutjats en el territori de la bandera del vaixell, ja que molts d'aquests bucs circulen amb

bandera de conveniència, com ara Panamà, Sri-Lanka, Xipre, Liberia, Malta, Namíbia. En general tots els països desenvolupats, (fins i tot Andorra) també ha demanat poder tenir bandera de conveniència.

Hi ha estats que, en virtut dels principis de sobirania, cedeixen l'ús de la seva bandera

responsabilitats és fa difícil, encara que en darrer terme és l'armador, el titular del vaixell, qui n'ha de respondre.

En unes jornades celebrades a Nova York sobre el tema dels vaixells que circulen amb banderes de conveniència es va denunciar que són aquests els qui s'enduen la majoria dels

buc i llavors plegarien molts vaixells i companyies.

UN PEIX QUE ES MOSSEGA LA CUA

Els mariners mercants han de treballar en uns vaixells les condicions de navegabilitat dels quals podria comparar-se

nefícis. "Si els salaris fossin els que marca l'ITF —diu Emili Blanch— o els dels països desenvolupats quasibé no tindrien marge. I el benefici l'aconsegueixen reduint salaris, reduint seguretat i reduint les despeses referents a l'alimentació i sanitat".

Tan sols un 15% dels vaixells que circulen amb bandera de conveniència, accepta que els seus tripulants tinguin un contracte d'ITF, el qual els cobreix totes les garanties, el 85% restant s'enrolen per lliure, i d'aquest, entre 15 i 20.000 són filipins, en l'actualitat la major flota tripulant.

Es dona el cas que si aquests tripulants volen regularitzar les seves condicions de treball, "els armadors els amenacen", expliquen els advocats del CDM. Així, si la tripulació filipina no es vol enrolar en les condicions que els ofereixen "llavors els diuen que agafaran els de Sri-Lanka. Si aquests també posen problemes tenen els birmans, i si aquests encara es resisteixen tindran els polonesos, els quals abareteixen molt més les despeses".

Fins i tot, apunten els advocats, "es diu que hi ha una doble comptabilitat en els vaixells. Es a dir, que si s'inspecciona el full de salaris signat pels tripulants, efectivament cobre el que diuen els convenis internacionals, però en realitat cobren molt menys". I si el tripulant arriba a protestar o fer públiques les condicions en que treballa, llavors se l'inscriu a les "llestes negres" de l'armador, i ja no el tornaran a contractar en cap altre port".

A conseqüència del buit legal existent en diversos aspectes referits al tràfic marítim, Inspecció de Treball, Magistratura, Comandància de Marina, Jutjats, armadors, fletadors, capitans i altres, coordinats pel Centre del Drets del Mariner, estan elaborant un projecte de llei per tal de regularitzar la situació laboral dels mariners de vaixells mercants.

Sílvia Monfort



a empreses de tercers països sense exercir, generalment, cap tipus de control. La matriculació de vaixells és fàcil d'obtenir i els beneficis derivats de l'explotació del buc no estan subjectes a cap impost local, ja que solament es perceben uns drets per la matriculació i una taxa anual per tonatge.

A més d'això, un vaixell mercant pot tenir pavelló de Panamà, mentre que l'armador és grec, el fletador suec, el capità del buc és belga i la tripulació filipina. Per tant, quan es produeix una irregularitat a bord del vaixell, demanar-ne

flets, ja que les despeses laborals d'explotació d'un buc sota bandera de conveniència són inferiors a les dels països occidentals i, per tant, distorsionen el mercat mundial de flets.

En aquestes jornades es va parlar d'imposar a aquests vaixells una taxa quan entrin a descarregar en algun port. El pagament posaria a igual nivell un vaixell de bandera de conveniència i un buc de bandera estatal. El problema és que si se'ls eleva la taxa a abonar ja no els sortirà tant a compte fletar el vaixell en haver de pagar el percentatge corresponent als impostos del

a "veritables closques de nous". I és que, segons afirmen del Centre dels Drets del Mariner, "hi ha vaixells que quan han fet 10 milles s'enfonsen, com va succeir fa poc de temps a la sortida del port de Bilbao, i en molts altres casos. Però si s'enfonsa un vaixell, els armadors tenen una assegurança de la companyia Lloyd que els cobreix el vaixell, mentre que els tripulants ja s'ho faran".

Pel fet que els flets d'aquests vaixells són molt econòmics, això va a càrrec del salari dels tripulants, ja que se'ls redueix el sou per a poder obtenir be-