

# Bandera de Malta per a navegar a més bon preu



Baelària és una de les navilieres amb més passatgers dels Països Catalans.

EL TEMPS

La naviliera valenciana Baleària adopta la bandera de Malta per reduir despeses. Milers de passatgers dels Països Catalans viatjaran amb vaixells sota bandera de conveniència, una fórmula criticada pels sindicats per la poca fiabilitat que ofereix.

Les banderes de conveniència arriben a les línies de passatgers del nostre país. La naviliera Baleària, amb domicili social a Dènia (Marina Alta) i dirigida per Adolf Utor –una de les més importants dels Països Catalans en moviment de passatgers–, ha confirmat que instal·larà pavelló de Malta en tres dels quatre nous vaixells que

acaba d'adquirir per renovar la flota. La mesura ha tengut un gran ressò en el sector navilier d'aquí i és un indicador de la manera com la crisi obliga empreses importants a prendre decisions dràstiques per reduir despeses i guanyar competitivitat.

A final de l'any passat, Baleària va decidir de retirar quatre dels seus vaixells més importants i els va canviar per quatre de nous amb gran capacitat, amb millores tècniques importants i amb avenços ambientals. Es tracta del Martí i Soler (165 metres d'eslora i 1.200 passatgers), el Passió per Formentera (100 metres i 800 passatgers), l'Alhucemas (154 metres i 1.000 persones) i l'Abel Matutes (amb 191 metres i 900 viatgers). Aquest darrer, batejat amb el nom d'un dels socis més destacats de Baleària, l'ex-ministre d'Afers Estrangers espanyol, és el més gran de tots i l'autèntic orgull de la flota. És l'únic que encara no navega, perquè és a les drassanes de Vigo (Galícia), on n'enllesteixen la construcció.

El Martí i Soler navegarà amb pavelló espanyol, però la resta portaran

bandera de Malta, país on seran matriculats. L'empresa ho ha explicat sense cap matís: "És el model que ha elegit la companyia per tal d'obtenir la millor competitivitat", afirmava un portaveu oficial. El president de Baleària, Adolf Utor, en un article publicat no fa gaire a la premsa eivissenca, al·ludia també a raons de "competitivitat i versatilitat" per justificar la mesura.

El fet de portar aquesta bandera (que, tot amb tot, és comunitària, perquè Malta pertany a la Unió Europea) permet a Baleària de beneficiar-se de nombrosos avantatges, com ara, sobretot, una reducció d'impostos, la possibilitat de contractar treballadors estrangers en condicions més flexibles que a l'estat espanyol i una normativa general més laxa que l'habitual als principals països del continent.

L'empresa ha reconegut que bona part de la tripulació serà de països de l'est d'Europa i de Sud-amèrica, però assegura que això no implica de cap manera una marginació dels treballadors de l'estat espanyol, que "no en queden exclosos". Pel que fa



Adolf Utor, el president de Baleària, apel·la a la competitivitat per justificar el canvi de pavelló.

## Condicions laborals i seguretat, sota sospita

La polèmica sobre les banderes de conveniència no és pas nova. Avui, els països que matriculen més embarcacions són tan petits que no podrien encabir totes les naus que oficialment els pertanyen. És el cas de Panamà, amb 7.357 vaixells (més que els Estats Units, amb 6.458!), Singapur (2.136), Libèria (2.020), el Regne Unit (1.607), les Bahames (1.417) o Malta (1.341).

Des de sempre, els sindicats de la mar han denunciat que amb aquests pavellons les condicions laborals són molt més indulgents i, de vegades, tampoc la seguretat del vaixell no és la mateixa que si es navega sota la bandera real. Joan Zamora i Àlex Leon, membres del Centre de Logística i Serveis Marítims de la Universitat Politècnica de Catalunya, són autors d'un estudi segons el qual una embarcació amb pavelló de conveniència "no ha de ser sinònim de vaixell insegur, però els avantatges que aquest tipus de bandera aporta a l'explotador de la nau sí que poden reduir indirectament la seguretat integral de l'embarcació". "És possible de trobar-hi personal no prou capacitat (tot i que és qualificat reglamentàriament), i les ordres al vaixell poden no ser enteses perquè els tripulants són de nacionalitat diferent, a part que els requeriments i les inspeccions poden no ser tan exigents, etc", afegeix.

D'una altra banda, la inspectora del Sindicat Internacional del Transport, Luz Baz, definia en una entrevista a la premsa gallega què s'entén per bandera de conveniència: "Es considera que un vaixell té bandera de conveniència quan no hi ha cap nexa entre el pavelló del vaixell i l'empresa propietària. Aquestes companyies que contracten tripulants a tercers països no paguen impostos ni seguretat social i tenen controls més flexibles. En molts casos els salaris freguen l'esclavatge i a partir d'aquí sorgeixen molts problemes".

a la capacitat professional d'aquestes tripulacions, l'empresa diu que és garantida, "perquè les titulacions que han de tenir són les mateixes que exigeix la Marina Mercant".

Actualment, Baleària té catorze vaixells en servei operant als ports de Barcelona, Dènia, Palma, Eivissa, Sant Antoni, Ciutadella i Maó. És la successora de l'empresa Flebaso-Isnasa, de Victoriano Sayalero, que també operava a l'estret de Gibraltar. Des de l'empresa treuen importància a la notícia i recorden que "dels catorze ferris que tenim, només n'hi ha tres amb bandera de Malta".

Utor, que actualment presideix l'Associació de Navilieres Espanyoles (Anave) i és un històric dins l'empresa, recorre a les seues conviccions europeïstes per trobar arguments favorables a la decisió de portar bandera de Malta. "Baleària és una naviliera europea del segle XXI, que sempre apostarà per la cohesió territorial de tota la Unió Europea, per damunt de nacionalismes econòmics i antieuropeïstes."

I, per desmentir l'etiqueta de manca de fiabilitat que tenen les banderes de conveniència en matèria de seguretat, parla de "l'elevat nivell d'exigència de l'administració marítima de Malta". I afegeix: "La bandera de Malta representa estar sotmès a una de les normatives més exigents del

## Campanya mundial contra les banderes de conveniència

Ja fa anys que la poderosa ITF (la federació internacional de treballadors del transport), amb milers d'afiliats arreu del món, va engegar una campanya contra les banderes de conveniència, amb dos objectius principals: establir un nexa entre el país del qual es porta la bandera i l'empresa propietària del vaixell i aconseguir que les tripulacions, siguin de la nacionalitat que siguin, estiguin protegits davant qualsevol mena d'explotació per part del propietari.

La ITF té registrats 32 països considerats bandera de conveniència, entre els quals hi ha Malta. Una de les accions d'aquesta organització internacional és dur a terme campanyes constants d'inspecció de vaixells sospitosos. Els informes resultants han demostrat fets com els següents: salaris molt baixos, condicions deficientes a bord i llargs períodes de treball sense descans per part

dels treballadors. La seguretat tampoc no en surt ben parada: els països d'aquests pavellons acumulen la major part d'embarcacions perdudes en accident. Entre les cinc nacionalitats que perden més vaixells hi ha, precisament, Malta.

Una altra queixa destacada són els retards en els pagaments dels tripulants. De fet, entre el 1996 i el 2001, la ITF va recuperar un total de 163 milions de dòlars en concepte de salaris no pagats a les tripulacions, cosa que representa uns 28 milions l'any.

“Com que aquest vaixells no tenen una nacionalitat real, són fora de l'abast de qualsevol sindicat de mariners. Així doncs, la ITF s'ha trobat obligada a assumir a escala internacional el paper exercit tradicionalment pels sindicats estatals”, afirma aquesta organització.



EL TEMPS  
La decisió de Baleària és un costum força comú a molts països. D'ací ve que, per exemple, Panamà tingui més embarcacions matriculades que no pas els Estats Units.

món en matèria de seguretat, i per això aquesta bandera ocupa un lloc destacat a la llista MOU de París [organisme internacional d'inspecció], davant fins i tot de l'espanyola”.

L'ex-ministre espanyol Abel Matutes admet que si Baleària ha decidit de fer servir aquest pavelló “deu ser perquè en treuen algun avantatge; si no, no tendria sentit”. “L'administrador d'una empresa sempre té l'obligació de cercar les millors condicions per fer que la seua companyia sigui viable i poder donar una remuneració als accionistes”, afirmava Matutes fa pocs dies, després de considerar que “la bandera de Malta no és cap bandera de conveniència”. Segons la seua interpretació, només ho són les de Panamà, les Bahames, Gibraltar i algunes altres, però no aquesta, perquè pertany a la UE.

Sigui com sigui, la irrupció de pavellons d'aquesta mena en línies de passatgers emprades cada any per milers de persones –i per part de navilieres que sovint reben subvencions públiques– ha disparat els comentaris de sorpresa i fins i tot d'inquietud perquè hi ha qui ho considera un precedent preocupant. Només el futur dirà quina és la fiabilitat de la bandera i matrícula de Malta en grans embarcacions de passatge.

*Joan Lluís Ferrer*