

El Publico, Los Mass Media Y El Marino Invisible

Comandante Augusto Meriggioli

Presidente de la Asociación Profesional Capitanes Marinos,

Periodista y Editor de Uomini e Navi, Génova

AOS Conference Davao, Philippines 24-Oct-1997

Todos los que suben a la pasarela de un barco anclado a lo largo del muelle, miran de manera bastante extravagante a la tripulación que permanece a bordo. Para algunos, los miembros de la tripulación son parte integrante del barco, una especie de máquina, un aparejo raro. Para otros, son una presencia extraña e incómoda, una molestia que vive bajo cubierta. En general, una persona de a bordo es vista por la gente de fuera como una no-entidad. Apenas se nota la silueta vaga y poco clara del individuo errante en el puente. Por lo demás, los visitantes tienen cosas mucho más importantes de que ocuparse en vez de perder tiempo a razonar, identificar y comprender realmente a ese hombre. Para ellos, los miembros de la tripulación simplemente no existen. Nada más.

Por el contrario, las personas comunes que viven en tierra, los terrestres, ven al marino como a un personaje real y vivo, la causa ordinaria de accidentes, el responsable del naufragio de barcos como el Titanic, o la Exxon Valdez que ha contaminado de manera grave las aguas claras de Alaska. La llamada opinión pública - aquel conjunto vago y apenas diferenciable de individuos que fácilmente pueden ser influenciados, generalmente deseosos de ofrecer juicios falsos a los oyentes y a los televidentes - comparte con los media la impresión de que los marinos existen solamente para ser inculcados cuando algo malo ocurre en el mar.

Los operadores de la marina mercante deberían ser los que mejor conocen a los profesionales que se ocupan del manejo de este instrumento llamado barco (del que dependen para su sustentamiento y el de muchos más). Sin embargo, ellos son incluso menos justos y decentes en sus juicios. Consideran al marino como a un instrumento lamentablemente necesario para hacer navegar el barco y cuya dote de mayor consideración es la de ser disponible en gran cantidad y a bajo costo. El marino no es visto como un individuo ordinario con un cerebro, un corazón, un alma, sino una especie de esclavo moderno impersonal, preparado para trabajar durante largas horas solamente porque tiene necesidad.

Por lo tanto, no se mira a la tripulación como a un grupo formado por personas calificadas y bien preparadas que ejercen una profesión honrada, sino como a una necesidad que no es posible evitar, que se reúne de manera irracional, para enviarlo con el menor costo en el lugar del trabajo y después olvidarse totalmente de él.

En efecto, las agencias de reclutamiento, que son los patrones del proceso de selección, fundan su actividad en factores puramente económicos, ya que la relación costo-eficacia es el factor más importante y a menudo el único, en el reclutamiento de los marinos. Si el solicitante puede mostrar un certificado de competencia conforme al STCW'78, revisado en 1995, y muestra estar razonablemente en buena salud, no hay nada que pueda interrumpir el proceso de reclutamiento, fuera del monto del salario. Cuanto más bajo es, mejor.

Una vez elegido, cualquiera sea el barco al que es destinado, convencional o altamente tecnológico, el marino llega a su nuevo ambiente de trabajo que a menudo es totalmente desconocido para él. Maneja instrumentos complicados que quizás nunca antes había visto, convive con un grupo de compañeros que pueden pertenecer hasta a 26 nacionalidades diferentes e inicia motu impromptu, sin guía, a familiarizar con el barco; todo esto obviamente ocasiona muchos problemas futuros. Para complicar y confundir todo el proceso, deberá hacer frente también a barreras culturales y lingüísticas.

Pero otros problemas más graves esperan al marino que trabaja a bordo de un barco con bandera de conveniencia. No tiene ni siquiera los más elementales derechos de un trabajador emigrante y se

encuentra solo ante la bandera, la ley y un contrato de trabajo, que a veces no es sino cuatro páginas de geroglíficos incomprensibles.

Por esta razón el marino tiene hoy la impresión de ser una persona que no es considerada y que no es esencial, de la cual se pueden deshacer con facilidad después de haberla usado. Finalidad, ambición, estima, satisfacción en el trabajo, lealtad, compromiso, son palabras irracionales que ya no forman parte de su bagaje cultural. Llega a un barco con un solo objetivo: lograr el dinero suficiente para invertirlo en una actividad más digna una vez que regresará a su casa.

El sabe que los armadores de barcos prepotentes, movidos por managers ambiciosos, le piden ser flexible, lo cual significa que debe trabajar mucho y fundamentalmente por poco, sin lamentarse en un ambiente hostil, aceptar vivir en condiciones miserables y desempeñar su deber bajo la presión y el esfuerzo dictado por razones económicas en provecho de algún otro y todo esto, naturalmente, ¡en el silencio más absoluto!

Operadores de barcos por debajo del standard deberían ser alejados de la superficie de los mares con la ayuda del peso de la parte de opinión pública que se preocupa y desea proporcionar su apoyo. Pero los marinos y la industria marítima no reciben ninguna ayuda de este tipo. Otras industrias se encuentran en una mejor posición. Los desastres aéreos son descritos detalladamente por la prensa mundial y si la causa del accidente ha sido un tornillo defectuoso que fija el motor al ala, esto es ampliamente explicado. Lo mismo sucede si el piloto ha superado la pista de aterrizaje. Ya sea que se trate de accidentes mecánicos o de errores humanos, la opinión pública los considera como una consecuencia normal cuando se trabaja, y la gente sigue volando.

A menudo se ha repetido a la opinión pública, y sin ambages, que la industria marítima es conducida profesionalmente por marinos competentes y bien formados que cada día guían, sin riesgo, miles de barcos, que proporcionan un aporte esencial al comercio mundial. Pero esta verdad inconfutable está balanceada de manera masiva y mal informada por los media que siguen los accidentes en el mar como los del Scandinavian Star, Herald of Free Enterprise, Sea Empress, Haven, Moby Prince, Exxon Valdez y otros. Esto ha llevado a una actitud hostil frente al ampliamente propagandado "error humano". Si el error es humano, es pues culpa del marino. Es muy difícil explicar a la opinión pública que es el elemento humano y no el error humano el mayor culpable de la mayoría de accidentes en el mar. Y más difícil aún es hacerlo comprender a los que son profesionales.

El hecho de que la mayor parte de los barcos cisterna y de los ferry atraviesen el Canal de la Mancha sin poner en peligro el ambiente y las vidas humanas, no es percibido con la admiración que merecería. La opinión pública recibe la gran influencia de lo que muestran los media; las imágenes de un ave envuelta en el petróleo son transmitidas cada día, hasta que ello se convierte en sinónimo de una tragedia provocada por los marinos. Hoy nos recordamos poco de las 900 víctimas del desastre del Estonia hundido en el Báltico, y mucho más de aquel pobre pájaro.

El Lloyd's List, el diario marítimo muy conocido y leído, imprime 17,000 ejemplares por día y se considera que llegue a un público de 100,000 lectores. Fairplay, Trade Winds, Seatrade, Technologie del Mare, Uomini e Navi, Avvisatore Marittimo y otros, imprimen solamente algunos millares de ejemplares cada uno. De ninguna manera pueden competir con el Sun (4 millones de ejemplares), con el Wall Street Journal (1'800,000 ejemplares), el Daily Telegraph (un millón), el New York Times o el Washington Post.

Algunos funcionarios, operadores, aseguradores, expertos en salvataje, controladores, comandantes de puerto y marinos, leen el Lloyd's List y uno o dos cotidianos más. Los que promulgan y aplican las leyes que afectan directa y concretamente a las estructuras marítimas internacionales, raramente le dan una leída, mientras leen atentamente cada día al menos tres o cuatro de los grandes periódicos que he mencionado. Esto explica porque bajo la fuerte presión de la opinión pública influenciada por los informes escritos generalmente por periodistas incompetentes sobre el hundimiento de la

Exxon Valdez, el Congreso de los Estados Unidos aprobara rápida y unánimemente en 1990 el Oil Pollution Act, una decisión inútil y costosa. La Exxon Valdez se fue a pique a causa de un error de navegación. El OPA no corrige ningún procedimiento de navegación, simplemente dictamina que para estos barcos sería suficiente un doble fondo.

Sin embargo, no es que la industria marítima esté sin controles en lo que se refiere a la seguridad de los barcos y a la prevención de los desastres ambientales por contaminación. Clasificar los barcos es la función primaria y tradicional de las Sociedades de Clasificación. El concepto de "clase" tiene su origen en la necesidad de los aseguradores de saber cuáles son los riesgos aceptables durante las operaciones normales del barco en el mar para garantizar una cobertura de seguros. Inicialmente, en el mercado había una sola sociedad de clasificación reconocida, la Lloyd's Register of Shipping, a la cual se han añadido otras. Hoy se cuenta con 11 sociedades más importantes que gozan de mayor reputación y están reunidas en la IACS, la Asociación Internacional de las Sociedades de Clasificación. Otras sociedades tienen intención de entrar en este club seleccionado.

En Italia, es el RINA, Registro Naval Italiano, la sección técnica de la Administración Marítima que efectúa los controles requeridos por las convenciones internacionales y otorga los certificados respectivos. Actualmente, el RINA proporciona este servicio a las Administraciones Nacionales de aproximadamente 70 países marítimos. Como los demás 10 miembros del IACS, el RINA asiste a las compañías marítimas para adecuarse a la legislación referente a la seguridad en el mar y a la prevención de la contaminación marina. Gracias a su bagaje de conocimientos técnicos y a su experiencia, el RINA ha certificado a 650 compañías para los standard ISO 9000 y, a partir de 1995 coopera activamente en la inspección de los barcos con las Administraciones Portuales como US Coast Guards, Australia Maritime Safety Authority (AMSA), UK Marine Safety Agency, Netherlands Shipping Inspectorate, France Affaires Maritimes y muchos más. Hasta el 31 de marzo de 1997, el RINA ha ordenado 170 detenciones de 130 barcos por un total de 1672 infracciones. Otras agencias han hecho aún más, aquellas que han participado en el Memorandum de París sobre el Control de los Estados en los Puertos. Los miembros del IACS están comprometidos activamente en la aplicación del STCW 78/95 -sobre los standard de formación de los marítimos- enmendado el 1º de febrero del presente año, cuyo objetivo es mejorar la formación, los conocimientos, la cantidad de trabajo y otros aspectos relacionados con la cualificación de los navegantes.

Los diarios a menudo dan mucho realce a las banderas de conveniencia (Flag of Convenience, FoC). Hay noticias más picantes en este régimen de inscripción marítimo ampliamente desregulado que reúne a la mayor parte de 76,000 barcos que surcan los mares de todo el mundo. Las relaciones entre prensa y FoC generalmente tiene una doble cara: negativa en caso de accidente en el mar y ¡fastidiosamente sensible cuando se trata de escribir editoriales bien pagados!

Pero las banderas de conveniencia tienen mucha atracción para los armadores poco escrupulosos. Por tanto, para contrapesar su mala influencia y detener la pérdida de inscripción en el registro nacional, algunas Administraciones Marítimas han decidido instituir un registro de inscripción paralelo, conocido como "segundo registro", o "registro bis". Noruega (NIS), Alemania (DIS) y otros países - Italia sin duda pronto los alcanzará - ya ofrecen a los armadores la posibilidad de seleccionar tripulaciones de toda nacionalidad, generalmente las menos costosas en el mercado del trabajo, un bonus fiscal y otros beneficios marginales: todo esto para desanimar y abandonar el registro nacional. Dicha opción, aun resolviendo algunos problemas, crea también otros.

El bienestar, la protección nacional y los beneficios sociales estudiados de manera particular para los marinos ciertamente constituyen una herencia de los países que por tradición se orientaban hacia la navegación, pero que ahora sufren el declino de su flota a causa de la fuga de sus barcos hacia las FoC. Estas naciones tradicionalmente marinas habían creado estructuras como la Shipping Office en Gran Bretaña o el Ufficio del Contenzioso en Italia, que garantizaban para que los marítimos fuesen nutridos y pagados conforme a los contratos de trabajo y a las leyes del país y que el alojamiento a bordo fuese adecuado y limpio. La finalidad de estas estructuras públicas era controlar y rectificar

los maltratos y los abusos, así como poner fin a la explotación de los marinos. Pero la industria marítima actual, con su competitividad global, no quiere obstáculos en su camino. Por tanto, estas posiciones son abandonadas, aunque la normativa de protección siga vigente. Las banderas de conveniencia ¡quieren obrar sin obligaciones, sin cinturones de seguridad!

En vista de su organización mínima e inútil, las administraciones FoC saben muy poco sobre las personas que trabajan a bordo de sus barcos y no ven la utilidad de comprometerse en actividades sin provecho como concebir y aplicar buenas leyes sobre el empleo o proporcionar garantías sociales. Las simples reglas marítimas de los Registros FoC, si existen, reconocen muy poco a las personas que trabajan bajo su bandera y su organización incompetente e ineficaz es incapaz de asegurar la aplicación de dichas normas.

El Registro de St. Vincent & Grenadines se encuentra en una modesta oficina en Suiza, tiene inscritos a varios miles de barcos y controla todo sólo con tres inspectores. Chipre tiene una gran oficina en Limassol, 3000 barcos inscritos y 9 inspectores. Junto con Malta, Rumanía y otros países, según el Memorandum de París, estas dos administraciones acumulan cada mes y sin excepción, lo máximo de accidentes y de detenciones de barcos efectuados por falta de normas para la seguridad y la salud. Digamos la verdad, las banderas de conveniencia ofrecen a los armadores poco recomendables un ambiente sin leyes en el que toda la autoridad está en sus manos egoístas.

Por consiguiente, la cantidad de trabajo se vuelve insoportablemente stressante y pesada, a causa de la falta de control y de la presión impuesta por reglas económicas irreales, dictadas por la concurrencia. La routine cotidiana a bordo es de 14/15 horas de trabajo y cuando se llega o se deja un puerto, fácilmente alcanza las 16-18 horas, con breves momentos para reposar, cuando la posibilidad de dormir de manera suficiente es muy difícil, particularmente en un pequeño barco siempre sensible a las malas condiciones de tiempo y a las vibraciones del casco. ¡La fatiga puede matar!

Largas horas de vigilancia, trabajo excesivo y falta de descanso llevan a una gran variedad de condiciones como depresión, problemas cardíacos, disturbios digestivos y un mayor riesgo de heridas. La fatiga puede ser causa de disturbios psicológicos y fisiológicos acompañados por stress emotivo. La disminución de atención y el ansia aumentan el riesgo de accidentes.

El STCW revisado y las Convenciones del ILO imponen un límite máximo de trabajo a bordo de 14 horas por día y de 72 horas por semana con un mínimo de 10 horas de descanso por día y 77 horas por semana, que deben ser marcadas en un registro. Los tradicionales horarios en el mar, de 4 horas de trabajo seguidas por 8 horas de descanso, a bordo de barcos de alta mar, y de los 4/4 o los 6/6 han sido adoptados casi universalmente en el cabotaje. Estos ritmos de por sí no crean stress pero no son adecuados al ciclo de sueño del hombre y tienen un efecto secundario que deteriora los ritmos de guardia y disminuye la eficacia del trabajo humano aumentando así los tiempos de reacción ante situaciones urgentes.

Desafortunadamente, cada día las tripulaciones están llamadas a trabajar mucho más del tiempo base de 8 horas. Un reciente estudio ha puesto en evidencia que a bordo de los barcos del UE, el 38% de los comandantes y el 23% de los comandantes de segunda trabajan cada día un promedio de 5,3 horas y los demás oficiales de cubierta un promedio de 4 horas más del ciclo de 8 horas por día. Los marinos trabajan de un mínimo de 4 a un máximo de 10 horas más con respecto al contrato de 8 horas diarias.

Los camionistas mantienen un estricto control de sus horas de trabajo y de descanso y a menudo son controlados por la policía de carretera. Los maquinistas de tren tienen un programa de trabajo bastante organizado, que generalmente no supera las seis horas diarias, y descansan hasta el día siguiente. Los pilotos de Alitalia vuelan 40 horas por mes.

Pero Los Marineros, En Cualquier Parte Del Mundo Hayan Nacido, ¡Trabajan 24 Horas Sobre 24!

El control en los puertos de parte de la Autoridad Marítima aún no es muy eficaz para vigilar convenientemente todo esto. Pero las cosas van mejorando rápidamente y en el momento oportuno veremos buenos resultados. ¡La esclavitud ha sido abolida hace sólo dos siglos!

La reducción despiadada del número de los miembros de la tripulación que se ha producido en los últimos dos decenios luego de la automatización naval, ha sido reconocida como la causa más común de la fatiga a bordo de los barcos. De los cargos que transportan hasta 6.000 containers llenos de carga preciosa, a los Ultra Large Crude Carriers con 500,000 toneladas de líquidos peligrosos, son gobernados por un grupito de almas solitarias. Los niveles mínimos de seguridad no corresponden a las realidades de las finalidades del comercio y de la distribución del trabajo, pero cada tentativa de detener la reducción de las tripulaciones está neutralizada por la tendencia de construir barcos de elevada tecnología cuya gestión requiere cada vez menos agentes.

Todos los que participan en la rápida expansión de la revolución tecnológica llevan un elemento de responsabilidad colectiva para buscar la solución en los conflictos del cara/cara hombre/máquina. La situación requiere una firme decisión para invertir la ruta hacia una dignidad humana a bordo.

Para distribuir de manera equitativa la carga de trabajo sin perder la eficacia también con una tripulación reducida, es necesario que se acepte un nuevo concepto de modus operandi en el que cada marino es un navegante. Esto comporta un cambio profundo en la tradición e implica que cada miembro de la tripulación, de los mecánicos a los hombres de cubierta, sea preparado para efectuar una guardia de manera segura como un oficial de cubierta y sea pagado como tal. Lamentablemente, tanto los sindicatos como los armadores rechazan unánimemente el acercarse a este problema.

Los capellanes que visitan las naves en el puerto conocen bien los salarios y las condiciones de vida de los marinos. Son los primeros que ven que la mayoría de los marinos se gana la vida duramente. No pedimos que un barco sea un hotel de cuatro estrellas pero tampoco que sea un camping. Un barco es una empresa que produce y es justo que sus beneficios regresen a los armadores proporcionalmente a su inversión financiera, pero es mucho más justo que un porcentaje adecuado de dicho provecho vaya a los marinos por sus esfuerzos laborales.

Sin embargo, a menudo los capellanes encuentran la cólera y el resentimiento de los marinos engañados en lo poco que les corresponde. También la distribución del correo a veces se hace con retraso. La moral llega a tierra muy a menudo. Lo que ven los capellanes, no lo ven los periodistas y, por tanto, tampoco los lectores. Para la opinión pública, el marino es prácticamente invisible.

Los barcos del futuro podrán tener una tripulación de dos hombres, pero el futuro del marino dependerá no de soluciones técnicas, sino de soluciones éticas.

Les agradezco por lo que harán para ayudar a quienes están comprometidos a fin de que se vuelva a poner la atención en la dignidad de los marinos.