

Marinos abandonados

*Sr. Angel Llorente, Mission de la Mer
Secretario de la F.A.A.M., Francia*

El mar no conoce fronteras y la mundialización se acomoda fácilmente en él. Desafortunadamente, la economía liberal se beneficia de esas posibilidades, descuidando el aspecto social. El provecho pasa por encima del hombre, ese hombre que vemos abandonado a bordo de demasiados barcos bloqueados en nuestros puertos.

Existen distintos motivos y medios para bloquear un buque:

- *por deudas*: en Francia, como en muchos otros países, es suficiente que un acreedor presente al presidente del tribunal del comercio de un puerto la prueba de la deuda de un armador a su favor para embargar el barco u otro barco de la misma compañía que haga escala en ese puerto. Se embarga un barco con la misma facilidad con que se embarga un piano o un mueble de valor, sin tener en cuenta la presencia de la tripulación. Hay que señalar, además, que muchos armadores poco escrupulosos practican la política «un barco, una compañía» para limitar los riesgos.

Los miembros de las tripulaciones que no han recibido el salario durante varios meses pueden también declararse acreedores y hacer embargar y vender el barco para reclamar lo que les es debido;

- *mal estado del barco y peligros para la navegación y para el medio ambiente*: las autoridades marítimas del Estado donde está situado el puerto - después de hacer una inspección, según el Memorándum de París- pueden impedir que un barco en mal estado y peligroso para la navegación y el medio ambiente vuelva a navegar, hasta que se hagan las reparaciones necesarias. En marzo de 2002, la Dirección de la Oficina para los marinos y los asuntos marítimos, del Ministerio de Transportes, creó un cuerpo de inspectores del trabajo marítimo para controlar las condiciones de trabajo y de vida de los marinos a bordo;

- *transporte ilegal*: se han presentado casos, incluso recientes, en los que algunos barcos de cabotaje han sido detenidos por la aduana o la policía porque transportan mercancías ilícitas o pasajeros clandestinos.

Durante los últimos años, gran parte de los puertos franceses ha tenido problemas de barcos bloqueados y de tripulaciones abandonadas por los armadores. En los puertos se ha hecho todo lo posible por prestarles ayuda y asistencia. Los casos son muy distintos: desde el pequeño barco de cabotaje como el «Allianz», con 5 tripulantes, hasta el crucero que arbola bandera liberiana, como el «Karelyia», embargado a la llegada al puerto de Noumea (Nueva Caledonia), a petición de acreedores suizos y alemanes. La tripulación constaba de 221 personas, entre ellas 76 mujeres. El barco, amarrado en la estación marítima, muy cerca de la ciudad, y por tanto visible para todos, despertó una oleada de solidaridad e inspiró la creación de un colectivo - «Karelyia solidarité»- al cual la Sociedad de San Vicente de Paúl dio todo su apoyo. Esto permitió proveer a las necesidades de la tripulación durante unos tres meses. Finalmente, un juez de apelación anuló la primera sentencia de embargo y el barco pudo hacerse a la mar, sin unos treinta marinos que tenían los nervios afectados y habían tenido que ser repatriados gracias a la ayuda económica de la población local.

Los "hogares de acogida" son los primeros que participan de las inquietudes de las tripulaciones

que carecen de informaciones y se alarman con algunos signos: demora en el pago de los salarios, corte de los víveres, interrupción de la entrega de mercancías y de las operaciones comerciales. A pesar de todo eso, los marinos quieren mantener la esperanza y se niegan a imaginarse lo peor. El armador raramente anuncia que va a abandonar el barco y deja que los marinos se percaten de la situación, a menudo después de varias semanas de angustia. A veces, para colmo de males, se estaciona el barco en un muelle alejado, el muelle del olvido, lejos de la mirada de la gente.

A menudo, nada permite distinguir, a primera vista, por lo menos durante unos días, un barco que está parado. Sólo después de algún tiempo las personas se preguntan por qué no se ve movimiento a bordo y el buque permanece tanto tiempo atracado en el muelle. La cosa es aún más difícil si está anclado en una rada, entre otros que esperan. El caso del «Broomsgaard Star» es un ejemplo típico. Sólo durante una conversación en el Seamen's Club de Port de Bouc, el capellán se enteró de que el jefe de la tripulación de ese barco había sido hospitalizado porque había tenido un accidente en un bote salvavidas. Le había parecido una cosa rara, pues esas embarcaciones no se pueden utilizar sin la autorización de las autoridades del puerto. Éstas habían otorgado el permiso porque era el único modo que tenía la tripulación de llegar a tierra firme. Así, el 1º de agosto, el capellán se enteró de que ese barco que arbolaba bandera noruega estaba parado desde el 23 de junio, con una tripulación de 27 filipinos. La población local, apenas lo supo por medio del Seamen's Club, se apresuró a proporcionar toda la ayuda y la asistencia material y moral necesarias a esos marinos que permanecieron a bordo hasta el 20 de diciembre y regresaron a su patria sin haber recibido el salario, después de seis meses de abandono.

Ante todos esos problemas, los puertos tratan de responder lo mejor posible a las necesidades y de buscar soluciones. Nuestros Seamen's Clubs han sido comparados a personas caritativas de buena voluntad que viven cerca de los cruces peligrosos de las carreteras y vuelan a socorrer a los heridos cada vez que sucede un accidente. Esos socorristas voluntarios llegan con camillas y cajas de primeros auxilios, pero también son capaces de reflexionar y preguntarse si no habría que denunciar esas situaciones, tocar la campanilla de alarma y dar los pasos necesarios para arreglar esos cruces y eliminar las causas de los accidentes. Así, los Seamen's Clubs franceses se han planteado la siguiente pregunta: «*¿Sería posible definir, todos juntos, una actitud común de los responsables de la acogida, a menudo puestos en la situación de intermediarios e implicados, de hecho, en la defensa de los derechos de los marinos?*»

Desde hace años, en los encuentros anuales de los puertos de acogida se habían discutido estas cuestiones. Pero, con la recrudescencia de los casos, se consideró necesario ampliar el debate e involucrar a otros interlocutores. Por tanto, en junio de 1993, bajo la égida del CCFD, de la Mission de la Mer y de Juristes Solidarité, un grupo de treinta personas - representantes del *Groupe Mer* del CCFD, juristas, delegados de los hogares de acogida en los puertos, Cimade, Center for Seafarer's Rights, Apostolado del Mar, Mission de la Mer, The Mission to Seamen, la Asociación para la Gestión de las Instituciones sociomarítimas (AGISM), la Deutsche Seemannsmission, el ITF y algunos sindicalistas- se reunieron en París para intercambiar ideas y experiencias y tratar de hallar una respuesta a los problemas que se plantean con el abandono de los marinos. Las discusiones prosiguieron también con los nuevos hogares de acogida que se estaban creando y se encontraban rápidamente ante los mismos problemas. Una de las primeras decisiones consistió en dedicar una sección a los «derechos de los marinos» en la Carta Intergrupos que publica cada mes la Comunidad Marítima de Dunkerque.

Cinco años después, en abril de 1998, fue organizado en Nantes, siempre bajo el patrocinio del CCFD, un segundo coloquio titulado «Barcos bloqueados - marinos abandonados», con una participación más nutrida que la que tuvo el encuentro de 1993. En el segundo día del coloquio, cuyo tema era «*¿cuáles interlocutores, para cuáles solidaridades?*», se vio cómo los hogares de acogida eran los interlocutores naturales de esos marinos que se hallaban en dificultad, para coordinar la ayuda humanitaria y sensibilizar a los marinos a emprender una necesaria acción judicial. Los delegados de la Asociación marselesa Amis des Marins crearon un fondo de solidaridad con ofertas personales. Ese fondo debía permitir, y permitió, a los marinos abandonados - después de reclamar, con la ayuda de un abogado, lo que que se les debía- regresar a la patria con un anticipo del salario; se les pagaría el saldo después de la venta del barco, cuyo producto daría la posibilidad a la Asociación de recuperar las sumas adelantadas y reconstituir los fondos. Desafortunadamente, uno de los barcos que recibieron asistencia no tenía ningún valor comercial, de modo

que los fondos mermaron. Esto demostró los límites de una solidaridad fundada en el voluntariado y la necesidad de buscar otras pistas de acción:

- una mejor coordinación de la acción que constituye el eje de los hogares de acogida (creación de una federación, elaboración de fichas de información sobre los casos tan distintos de los barcos);
- una reunión de urgencia de un grupo de trabajo con los actuales interlocutores y con los representantes del Estado (Ministerio de Transportes y Ministerio del Interior) para proponer soluciones como la modificación de los textos sobre las clases de privilegios marítimos o el anticipo, por parte del Estado, de una parte de los salarios y de los gastos de repatriación cuando el procedimiento de venta está engranado;
- la continuación de la acción comenzada por ITF ante los organismos internacionales (la Organización Marítima Internacional OMI y la Organización Internacional del Trabajo acababan de crear una comisión paritaria para tratar ese problema) con el objeto de establecer una asistencia obligatoria para todo armador contra el riesgo de «abandono del marino».

Aunque la mayoría de los hogares y asociaciones de acogida en Francia cuentan con muchos miembros de la Mission de la Mer, no están agrupados bajo una etiqueta religiosa, como sucede con nuestros vecinos europeos y otros. Existían vínculos entre ellos, vínculos de amistad y de interés común, pero esto no tenía una estructura. La creación de una federación se presentaba, pues, como algo necesario. Algunas semanas después, durante la Asamblea general anual de la Mission de la Mer, fue lanzado el proyecto. La federación nació oficialmente en septiembre de 1998, con el nombre de Fédération des Associations d'Accueil des Marins (FAAM). Su objeto consiste en agrupar, sin menoscabar su autonomía, las distintas asociaciones, con el siguiente objeto:

- una mejor información recíproca entre todos los hogares de acogida;
- una mayor coordinación de las acciones emprendidas para resolver problemas como el de los marinos abandonados, y una mejor representación ante las autoridades, en defensa de las asociaciones;
- el desarrollo de una cooperación internacional, sobre todo con interlocutores europeos.

Actualmente, la FAAM comprende 20 asociaciones o miembros en Francia y uno en la Isla de La Reunión. Cuenta, igualmente, con miembros asociados: la Mission de la Mer, The Mission to Seafarers, Deutsche Seemannsmission, el Grupo Mar del CCFD y una Asociación (APMA) que reúne a los marinos y a los miembros de las expediciones polares y antárticas.

La FAAM procura cumplir los objetivos establecidos cuando fue creada:

1º - Una mejor información. Por medio del boletín «France Ports Accueil» que se publica más o menos cada dos meses y se envía a todos los miembros y a distintas autoridades y organizaciones, por correo o por correo electrónico. Cada dos años, se celebra el encuentro nacional de los puertos de acogida, en el que la FAAM realiza su asamblea general y que constituye una oportunidad de intercambio de experiencias e informaciones.

Gracias a una financiación del Welfare Trust de ITF, se ha creado una red 'intranet' entre los distintos hogares de acogida. Ésta no sólo sirve para intercambiar informaciones, sino también para recibir boletines de prensa de otros países (Filipinas, Ucrania, Rumania, Indonesia, etc...), de cuya producción está a cargo el P. Mario Cisotto, del Apostolado del Mar de Venecia. Esos documentos son muy apreciados por los marinos. La red está también a la disposición de los marinos para enviar comunicaciones personales por correo electrónico.

2º - La FAAM ha sensibilizado a las autoridades en la lucha contra el escándalo de los marinos abandonados y ha contribuido a la creación del grupo de trabajo, denominado Gilory, establecido por el Ministerio de Transportes: la FAAM ha participado en sus trabajos, que han culminado en proposiciones a nivel nacional, europeo e internacional. Igualmente, forma parte de los dos sub-grupos: operativo y

jurídico. La FAAM vela porque las proposiciones aceptadas por el ministro se realicen concretamente, en especial la prosecución de los trabajos de la OMI y de la OIT para realizar una cobertura internacional contra el peligro de abandono; la ratificación de la convención sobre repatriación, que permitirá al Estado francés reclamar al Estado de la bandera arbolada por el buque el reembolso de los gastos; y una solución provisional con los medios económicos necesarios - el gobierno francés ha destinado un crédito con tal objeto- para relevar a los voluntarios locales, sobre todo en lo que concierne a los adelantos de los salarios, en espera de la distribución del dinero de la venta del barco. La FAAM es también miembro fundador del Observatorio de los Derechos de los Marineros y participa en los trabajos de la Inspección Marítima del Trabajo.

La política de la FAAM con relación a los marinos abandonados es la siguiente:

- ayudar a los marinos a que se reconozca ante el tribunal el crédito al que tienen derecho. Pensamos que, una vez reconocido este crédito, es inútil que el marino permanezca a bordo para esperar la venta del barco, pues a veces se requieren meses para venderlo y otro tanto tiempo antes de la distribución del dinero de la venta. Estimamos que, una vez regresado al hogar, el marino puede buscar otro trabajo. Las autoridades marítimas francesas permiten que se adelante una suma de 2000 US\$ a los marinos que desembarcan, pagando el saldo a la venta del barco. El marino que no es originario de la Comunidad Europea puede beneficiarse de la repatriación (y un peculio de 152 Euros - alrededor de 152 US\$), financiada por la Oficina de las Migraciones Internacionales;
- guardia del buque a cargo de marinos voluntarios que reciben por ello una buena remuneración.

La FAAM propone:

- que los créditos salariales de los marinos sean garantizados con un privilegio de primera clase (aplicación de la Convención de Ginebra de 1983);
- que se busque una solución a nivel europeo, más rápida que a nivel internacional;
- que la comunicación y los intercambios de opiniones se desarrollen, a nivel europeo, entre nuestros hogares y asociaciones;
- que se elabore un boletín de informaciones para los marinos abandonados.

Por lo que concierne al bienestar del marino, la FAAM ha continuado una cooperación eficaz con distintos organismos que tienen la misión de mejorar la acogida a los marinos. Es decir, a nivel internacional, con el Comité Internacional para el bienestar de los marinos (ICSW) y con el Seafarers' Trust de ITF. Y, a nivel nacional, con el AGISM y con la Société d'Oeuvres de Mer, fundada en 1897. Trabaja, igualmente, en la creación del Consejo Portuario de Bienestar, previsto en la Recomendación n.173 de la Oficina Internacional del Trabajo.

Algunos pensarán que la acción de la FAAM es insuficiente. Es preciso recordar que funciona gracias solamente al trabajo de voluntarios que ya están comprometidos en la gestión y la marcha de los hogares de acogida y, además, tienen sus propias obligaciones profesionales. Ellos hacen lo que pueden con lo que tienen, sostenidos por la fe. Y están contentos de ser útiles, de prestar servicio, a veces recompensados con testimonios como el del marino chino que escribió en el libro de oro del Seamen's Club de Port de Bouc: *«dados amor, y nosotros lo daremos al mundo»*.

Ésta es la mundialización a la que nosotros aspiramos.