

Tres indios llevan un año en el Puerto de Alicante

Ayuda sindical para volver a casa

José Luis Palacios

Sanjay Kumar, Nijam Kasam y Neville Anthony, los marinos indios del buque Ecstasy, de bandera panameña y tripulación turca, amarrado en el Puerto de Alicante desde mayo de 2009, ya no confían en el armador. Sólo la solidaridad impulsada por UGT del Mar les devolverá a su país.

Las autoridades portuarias inmovilizaron el Ecstasy al detectar fallos graves de seguridad, tanto para la tripulación como para el mar, cuando atracó en el Puerto de Alicante. La medida, rutinaria y conforme a las leyes marítimas, acabó convirtiéndose en una condena para los diez marineros que en él faenaban. Para volver a navegar, el armador, responsable último del barco, debía, no sólo solventar las irregularidades detectadas, sino además, pagar la multa de 30.000 euros y hacer frente a los gastos iniciales de atraque (otros 30.000).

Desgraciadamente, no se trata de un hecho aislado. Según la Organización Internacional del Trabajo (OIT), el pasado año se habían notificado la existencia de 91 tripulaciones abandonadas a su suerte en todo el mundo. En los puertos españoles, eran 16 los casos de abandono. Probablemente, el número real de marineros desamparados, sea mayor.

De hecho, el periódico «La Voz de Galicia» cifraba en 50 las embarcaciones dejadas a su suerte sólo en las ensenadas españolas. La información del diario gallego indicaba que el muelle de Oza de A Coruña tenía «varados», a mediados de mayo pasado, un total de doce buques (un barco mercante, el Vitrus, con bandera de San Vicente, y once pesqueros que



en su mayoría enarbolan las banderas del Reino Unido, Irlanda y Santo Tomé y Príncipe).

La crisis mundial ha incrementado el número de casos de abandono. La inspectora de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) para Galicia y Asturias, Luz Baz, explicaba, en una entrevista concedida a «La Opinión A Coruña», cómo actúan las empresas navieras: «Son empresas que en épocas de fletes altos ganan mucho dinero, pero no lo reinvierten en los barcos. En cuanto hay una crisis empiezan a tener problemas y no tienen algo sólido detrás

en lo que apoyarse. Normalmente tiraban de créditos bancarios, pero ahora están bloqueados y no encuentran solución».

Los perjudicados, una vez más, los últimos de la cadena, como bien aclara Luz Baz: «Los marinos se quedan sin cobrar y sin posibilidad de volver a sus países y sus Estados de origen, tampoco tienen un fondo especial para poder repatriarlos. Las tripulaciones quedan en un limbo jurídico: no entran en el país de forma ilegal, sino con permiso de recalada, pero tampoco son legales para trabajar. Es un abandono total por el armador y el

sistema en general, con lo que tienen las manos atadas». Lo saben bien los tres marineros del Ecstacy que han pasado un año sin sueldo, sin comida, sin combustible, confiando en la buena voluntad del armador, indio también como ellos, y que lo único que ha hecho por ellos ha sido ingresarles, de vez en cuando, 20 ó 40 euros.

Sanjay, Nijam y Neville se quedaron en Alicante porque creían «en la honorabilidad del armador» y «han acabado convirtiéndose en víctimas», relata Carlos Bonet, responsable de UGT de Alicante, quien aclara que, a diferencia de lo que ha ocurrido en otros puertos de nuestro litoral, «es la primera vez que se produce un abandono tan prolongado» en la ciudad levantina. El resto de la tripulación aceptó el billete de repatriación que les ofreció el armador a las primeras de cambio. Pero los compatriotas del armador prefirieron quedarse, convencidos de que acabarían cobrando sus sueldos y volviendo al mar.

El dueño del navío se ha declarado insolvente para pagar los 70.000 euros que adeuda (30.000 a la Capitanía, por fallos de seguridad, 30.000 al Puerto por la entrada en él, más los gastos derivados del prolongado atraque). El Ecstacy parece sentenciado. Probablemente habrá que hundirlo, porque aunque también se puede sacar a subasta para venderlo en piezas, los costos del desguace son mayores que lo que se obtendría por la venta.

UGT del Mar quiere evitar que se eche por la borda la vida de los tres marineros indios. Ha lanzado una campaña entre los colectivos relacionados con las actividades portuarias (consignatarios, prácticos, estibadores) para recaudar fondos con los que pagar el billete de avión que les devuelva a su familia y su tierra. También han pedido un esfuerzo a la autoridad portuaria que, en decla-



«Hay muchos barcos parados en grandes puertos del mundo»

raciones de un portavoz de la entidad recogidas por el diario alicantino «Informaciones», comenta que desde el punto institucional no se podía hacer nada, por cuanto no existe una partida presupuestaria para estos supuestos, sí que se estaban instando a entidades privadas para que hicieran aportaciones.

Harán falta entre 3.000 y 4.000 euros para pagar el viaje a los marineros abandonados. El responsable de UGT ha admitido que su sindicato «hará un esfuerzo económico, a cargo del presupuesto económico» por simple humanidad ante una situación que se ha ido agravando con el tiempo. «Desgraciadamente, no tenemos recursos suficientes para atender todas las contingencias que se producen», matiza Bonet, para quien la implicación de su sindicato en el retorno de estos tres trabajadores extranjeros parte de un «acto humanitario».

Mientras tanto, organizaciones como Banco de Alimentos, Cruz

Roja e incluso instituciones públicas como la Seguridad Social, a través del Instituto Social de la Marina, intentan hacer frente a las necesidades más urgentes de los tres marineros anclados a puerto desde hace más de un año.

Para la inspectora de la ITF, la solución a esto casos reside en «velar por la aplicación de las normas. La solución es un control verdadero de los Estados de bandera, aunque sabemos que con el sistema de banderas de conveniencia es una utopía. Debían ser los Estados del puerto los que blindasen la entrada y exigiesen garantías».

«Hay muchos barcos parados en grandes puertos del mundo. Ni siquiera atracados, porque cuesta dinero, sino fondeados. Antes eran navíos viejos, pero ahora hay casos como el Virtus (carguero atracado en A Coruña), en perfecto estado y con cargas que valen millones», explica la inspectora. ■