

Grup de Treball de Responsabilitat Social Corporativa

Ponent: Ricard Rodríguez-Martos Dauer

La responsabilidad de las empresas en el campo de lo social es algo que en las últimas décadas ha evolucionado hacia una clara evidencia. En este sentido vemos que las empresas, no sólo cuidan las condiciones de trabajo de sus empleados, sino que muchas de ellas incluso desarrollan planes de asistencia social cultural o deportiva.

De hecho, en el ámbito marítimo, la necesidad de una serie de servicios de bienestar para el marino está recogido internacionalmente en el convenio 163 de la OIT, que establece la responsabilidad de los estados ratificantes del mismo, en materia de bienestar de la gente de mar que tripulen los barcos nacionales, así como de cualquier marino que, a bordo de un barco de cualquier bandera, ataque en un puerto de dicho Estado.

Podemos, en consecuencia decir por tanto que existe una doble línea de competencias en materia de bienestar del marino:

De una parte la de los armadores que, como empresas contratantes de las tripulaciones, adquieren unas obligaciones sociales con respecto a las mismas y, de otra parte, los puertos que, a través de sus estructuras deben ofrecer unos servicios para la atención de aquellas necesidades que los marinos puedan necesitar durante su estancia en puerto.

Haciendo simplemente referencia a unas cifras recogidas en el año 2005, podemos decir que por el puerto de Barcelona pasan al año entre 180.000 y 200.000 marinos a bordo de sus barcos, cuyos mayores porcentajes corresponden a personas de países del llamado Tercer Mundo. Estas personas, con unos sueldos bajos, tienen una serie de necesidades de transporte, para poder acceder a la ciudad o a un punto de asistencia donde disponer de medios de ocio y de comunicación (teléfono e Internet) con sus hogares.

Estas personas, necesitan información sobre dónde queda su muelle de atraque, en donde la parada de autobús más próxima, a qué horas circula éste, dónde hay una cabina de teléfono, donde puede hacer unas compras rápidas y muchas veces también asistencia social y legal (lamentablemente los marinos, lejos de sus hogares, contratados por una agencia internacional, a bordo de un barco de cualquier bandera, están muy desprotegidos y necesitan frecuentemente de apoyo humano y técnico. Muchos de ellos, en función de sus creencias, buscarán también un auxilio espiritual.

Los puertos grandes son megaestructuras, diseñadas para la fluencia de la carga y el marino muchas veces se encuentra con que para acceder a la ciudad debe recorrer largas distancias (pensemos en los 9 kms de inflamables a Colón), por vías pensadas para el tránsito y no para los peatones, en horas de oscuridad en invierno, con el correspondiente riesgo que eso supone.

Además, como personas que se mueven por zona de frontera no dejan de ser controlados como posibles delincuentes.

Precisamente por eso, una de las cosas que más valora el marino cuando se acerca a un centro creado para él, como Stella Maris, es la confianza, el sentirse seguro y acogido.

A nivel internacional, vivimos una época en la que cada día se invierte más en seguridad y en protección y, sin embargo, paradójicamente, sigue sin darse la importancia necesaria al descanso físico y síquico que necesitan las tripulaciones. Pensemos en las condiciones en que trabaja una persona que pendiente de un problema familiar no puede comunicarse con su hogar.

Esto atenta, no sólo a la seguridad del barco, sino que también al de las operaciones portuarias.

Encontramos pues una serie de argumentos importantes para que tanto la Autoridad portuaria como las propias terminales, consideren de importancia poder ofrecer a los tripulantes de los barcos, los servicios que éstos puedan menester.

Sin embargo, con la creación del Grupo de Responsabilidad Social Corporativa, damos un paso más. Ya no se trata de lo que nos interese en beneficio del tráfico marítimo, sino que entramos aquí ya a considerar que las empresas, públicas y privadas, en el ejercicio de sus funciones inciden en aspectos sociales de los trabajadores y de los ciudadanos en general.

Cuando se construye una megaterminal, alejada de las zonas urbanas, porque ello es beneficioso desde el punto de vista comercial o industrial, no podemos dejar de preguntarnos: ¿cómo afecta esto a las personas?

Claro que sería interesante matizar esta pregunta, pues podemos darle enfoques diferentes:

Por ejemplo: podemos preguntarnos: ¿estas obras del puerto afectan a los ciudadanos de Barcelona? En caso afirmativo, lo es porque privan a los ciudadanos de un parque natural, o bien, se justifica el construirla tan lejos para que los ciudadanos sufran menos los ruidos?

Todo ello son preguntas muy legítimas. Pero ¿y las preguntas en torno a los trabajadores portuarios? Y las preguntas en torno a los tripulantes de los barcos? ¿O es que estos no son personas?

Lamentablemente, en los puertos en general, el interés por el bienestar de los tripulantes suele ser algo anecdótico. De los portuarios ya se suelen ocupar las propias empresas del sector, ya sea por buena voluntad, ya por presiones sindicales, pero... ¿quién se preocupa de los marinos? Un armador de un país lejano, que lo único que piensa es en sacar rentabilidad al barco?, ¿el consignatario que representa a ese armador?, ¿la autoridad que gestiona el puerto?

Un puerto debe crecer todo lo que las posibilidades geográficas, comerciales y políticas, le permitan, pero al hacerlo, no puede pasar por alto lo que eso pueda afectar a los tripulantes.

Hace 40 años, desde el muelle más lejano hasta la zona urbana, era cosa de dar un paseo y así el marino, cuyo barco además estaba días, podía acceder fácilmente a los servicios que necesitara.

Hoy, con distancias que se miden en kilómetros, en que las estancias de los barcos se miden por horas (un 52,7% de los barcos entrados en 2005 entró y salió en el mismo día y un 38,4% llegó a hacer 1 noche) en un puerto que se enorgullece de ser "puerto de 24 horas), lo cual significa que un barco puede entrar a las 10 de la noche y salir a las 6 de la mañana, ¿qué se hace para compensar a las tripulaciones?

Esperamos que gracias al desarrollo de la concienciación del concepto de responsabilidad social, a la par que se estudie como desarrollar más y más el puerto, se estudie también como mejorar más y más los servicios a los tripulantes.