



FOTINOPOULOU BASURKO, Olga

Euskal Herriko Unibertsitatea
Manuel Lardizabal 2
20018 Donostia
dmbfobao@sd.ehu.es

BIBLID [1137-1951 (2004), 13; 49-59]

Sarrera eguna: 2004.09.13
Onarpen eguna: 2004.12.09

Ontziratze kontratuaren lege ezarpena

(Applicable law on seafarers' engagement contracts)

Ztsasoan diharduten langileen kezka sozial guztiak, itsas garraioen desarautze prozesuaren erdi-erdian kokatu behar dira. Bere adierazpen nagusia: komenientziazko pabilioien erabilerak izan duen gehikuntza saihestezina. Itsas potentzia tradizioaletako eragile ekonomikoek itsasontziak matrikula askeko eroldatan erregistratzeko joera dute, ontzi baten ustiapenak dakarren kostu-irabazi harremana optimizatu nahiean, oso handia baita itsas industriaren parte hartzen duten protagonisten arteko kompetentzia.

Giltza hitzak: Ontziratze kontratua. Pabilioiaren Legea. 1980ko Erromako Ituna. Itsas Zuzenbidea.

Zas cuestiones sociales de la gente de mar se encuentran en el centro mismo del proceso de "desreglamentación" de los transportes marítimos, cuya manifestación principal es el aumento irremediable del recurso al subterfugio de los pabellones de conveniencia. La tendencia de los operadores económicos de las potencias marítimas tradicionales por registrar los buques en registros de libre matrícula encuentra su explicación en el deseo de aquéllos por optimizar la relación coste-beneficio que ocasiona la explotación de una nave, dada la alta concurrencia existente entre los protagonistas que intervienen en la industria marítima.

Palabras Clave: Contrato de embarque. Ley del pabellón. Convenio de Roma de 1980. Derecho marítimo.

Zes questions sociales des gens de mer se trouvent au centre même du processus de "déréglementation" des transports maritimes, dont la manifestation principale est l'augmentation irrémédiable du recours au subterfuge des pavillons de complaisance. La tendance des opérateurs économiques, appartenant aux puissances maritimes traditionnelles, pour enregistrer les navires dans des "open registries" trouve son explication dans leur désir d'optimiser la relation coût-bénéfice occasionnée par l'exploitation d'un navire, étant donné la grande concurrence qui existe entre les protagonistes qui interviennent dans l'industrie maritime.

Mots Clés: Contrat d'engagement maritime. Loi du pavillon. Convention de Rome du 1980. Droit maritime.



1. Ontziratze kontratuaren ikerketara egindako diziplinarteko hurbilketa. 2. Ontziratze kontratuaren 1980ko ekainaren 19ko Erromako Itunak bere 6. artikuluan ezartzen dituen gatazken konponketarako irizpideen eraginkortasun eza. 3. Errolda ireki/askeak eratzen dituzten erregulazioen testuinguruan borondatearen autonomiaren irizpideak duen garrantzia. 4. *Lex loci laboris*-arekiko analogiaz pabilioiaren legearen irizpidea identifikatzeko ezinezkotasuna. 5. Ontziratze kontratuari *lex loci celebrationis*-aren gatazka irizpidea aplikatzen zaioneko ezohiko kasua. 6. Loturarik estuenean araura jotzeko aukera. 7. Nazioarteko Zuzenbide Pribatuaren eraginetarako ordena publikoko nozio bat zehazteko ditugun zailtasunak. 8. Itsas segurtasuna ordena publikoko helburu bezala, Nazioarteko Zuzenbide publikoaren ikuspuntutik. 9. Estatuaren pabilioiaren legea, portuko Estatuaren legearekiko jurisdikzio esparru bezala. 10. Itsas ingurugiroaren babeserako aurespostu bezala itsasoko langileari formazio bat emateko beharra. Nazioarteko Zuzenbide Publikoa eta itsasoko langileen lan baldintzak. 11. Amaiera.

1. Ontziratze kontratuaren ikerketara egindako diziplinarteko hurbilketa

Ontziratze kontratua, inongo Estaturen subiraizaren pean ez dagoen espazio batean gartzaren den harreman juridiko-laborala bezala defini daiteke. Euren zerbitzuak eskaintzen dituzten itsas langileei erabat atxikita dagoen nazioartekotasun honen ondorioz, ontzi baten ustiapena dela eta sortzen den harreman juridiko pribatua ordenamendu juridiko anitzek zipriztintzen dute. Gainera, hau guztiau, ontziratze kontratu horretan parte hartzen duten operadoreen arteko lehia handia den testuinguru ekonomiko batean kokatu behar da¹. Aipaturiko operadore hauek, garapen bidean dauden herrialdeek eta herrialde garatuak –hurrenez

hurren– sortu izan dituzten errolda irekien azpikokez/ihesbideez baliatzen dira², horrekin, ontzien ustiapenaren kostu sozialen merkatzea lortuz, besteak beste. Fenomeno hauek³ erraztu egiten dute armadore eta ontzien kudeatzaileek nabigaziorako beharrezkoak diren ekoizpen faktore ezberdinak zatikatu eta faktore hauetako bakoitza ekonomikoki interesgarrien deritzoten Estatu hari lotzea, horrekin ontziratze kontratuak berezkoak dituen atzerri-tartasun arazoak gehitu besterik egiten ez direlarik⁴. Errealitate honek, errolda hauetan matrikulatutako ontzietan ontziratutako langile guztientzat kontuan hartzeko ondorioak ditu (langile komunitario zein estrakomunitarioak), arazoak sortzen baitira Estaturik garatuenean ordenamendu juridiko-laboralak aplikatzeko orduan. Araurik antiekonomikoenari itzuri egiteko erabiltzen den bidea, pabilioiaren legearen irizpidearen aplikazio tradizionalen datza oro har, *lex loci laboris*-arekiko analogiaz (komententziatzeko pabilioien kasuan). Beste batzuetan, aldiz, eskuarki bere erabilpeneko oso muga malgu eta moldakorrek izaten dituen *electio iuris*-a baimentzen duten Nazioarteko Zuzenbide Pribatuko arau permisiboez baliatu ohi dira (errolda bikoiztuak). Hau dena, lan araudirik ez duten edo, izatekotan, araudi eskasa duten herrialdeetan ontziratze kontratua kokatzeko asmoz.

Ontziratze kontratua gertatzen deneko testuinguruaren ondorioz, nazioarteko ikuspuntu bate-tik hurbildu beharra dago lan harreman honetara⁵, alferrikakoa bailitzateke geure barne Zuzenbidearen ikuspuntutik ontziratze kontratuaren erregimen juridikoan barneratzea, aurrez ez badugu kokapen anitzeko harreman juridiko horren ordenamendu gidaria ezarri. Izan ere, kasurik gehienetan –eta normalean erabiltzen diren kokapen arauetara jar-tzen badiegu–, ordenamendu gidari hau beste edozein herrialdeetako izango baita. Itsas domei-nuan sortzen diren harreman juridiko publiko zein pribatuak, barne harremanei aplikagarri zaizkien arau eta printzipioak dituzten ordenamendu juridiko estatal ezberdinek ordenamendu bezala espresuki arautu gabeko errealitate bat dira. Itsas espazioak –definizioz transnazonala denak⁶– bere bereizga-riak aseko dituen nazioarteko arau substantibo homogeneoen premia dauka, eta, segurtasun juridi-

1. LAURIA, F. "Bandiere ombra e situazione giuridiche di comodo". In: *Trasporti*, 11. zenbakia, 1977; 83. or. ADEMUNI-ODEKE, A. *Shipping in International Trade Relations*. England: Avebury, 1988; 297-377 orr.
2. "Il problema della ripartizione del traffico marittimo internazionale ha il suo momento de maggiore tensione nella contessa tra le marine mercantili del Paesi in via di sviluppo e quelle dei Paesi industrializzati", CARBONE, S. eta D'ANGELO, A. "Discriminazione di bandiera, misure di salvaguardia e trattamento dello straniero nell'ordinamento italiano". In: *Annali della facoltà di giurisprudenza di Genova*, anno XVIII, 1980-81, 1-2 liburukiak; 300. or. RAJWAR, L.M.S.; VALENTE, M.G.; OYEVAAR, J.J. eta MALINOWSKI, W.R. *Les transports maritimes et les pays en voie de développement*. Brusela: Bruylant, 1972.
3. Historikoki azalpen interesgarriak fenomeno honi buruz, BOCZEK, B.A. *Flags of convenience. An international legal study*. Harvard University Press, 1962. CARLISLE, R. *Sovereignty for Sale. The origins and evolution of the panamanian and liberian flags of convenience*. Annapolis, Maryland: Naval Institute press, 1981.
4. "Potenzialmente, infatti, la mobilità del fattore produttivo-nave e sostanziale (almeno in linea di principio) libertà di navigazione dei mari fanno a priori un modello di concorrenza perfetta", SCORZA, A. "Quale bandiera per le flotte comunitarie?", In: *Industria e Sindacato*, 8-9 zenbakia, 1993; 63. or. YOLLAND, J.B. "Crew costs and International Shipping". In: *Lloyd's World of Shipping*, 1981; 35. or. SISTO, L. eta VALENTI, G. "L'internazionalizzazione della flotta mercantile italiana: la "bareboat charter registration". In: *Il Diritto Marittimo*, 1996-IV; 912. or.
5. "Les lois qui régissent les rapports de travail entre les armateurs et les gens de mer ont subi, dans leur développement historique, l'influence des conditions universelles de la navigations maritime", NOLDE, B. "Conflits de lois en matière de contrat de travail maritime". In: *Revue de Droit Maritime Comparé*, 1936; 1. or.
6. MATILLA ALEGRE, R. *Internacionalidad del Derecho Marítimo y jurisdicción internacional*. Bilbo: Deustuko Unibertsitatea, 1999; 47. or.

koa bermatuko bada, beharrezkoa da sistema juridiko laboral bakoitzaren ñabardurak gainditzea. Aniztasuna nagusi den testuinguru juridiko honetan komenigarriena, honenbestez, itsas langileei dagozkie Estatu arau materialen arautze homogeen bat sortzea da, honekin, neurri handi batean, esku-lan kostuak merkatzeke helburuarekin azpijoko hauek erabiltzen dituztenei bidea herstea lortuko bailitzateke. Gerturatze honek, baina, Lanaren Mundu Erakundeak zein beste instantzia supranazionalak (nazioarteko izaera dutenek nahiz instituzionalak) arlo honetan burututako lan garrantzitsuen ondorioz atzeman dituzten zenbait gabezia azaleratzen ditu⁷.

Zuzenbide materialaren arloan ematen den harmonizazio eta bateratze eskasa dela medio, Nazioarteko Zuzenbide Pribatuak (NZP) bete beharreko zeregina guztiz funtsezkoa suertatzen da. NZPko arauak lan araudien aniztasuna mantentzea ahalbideratzen dute, horretarako parte inplikatuaren interesari gehien egokitzen zaion Estatuko ordenamendu juridikoan kokatuz kontratua, nolabaiteko lotura eduki dezaketen interes estatalen harreman juridikoak arautzeko aukerari uko egin gabe. Ordenamendu juridiko bat baino gehiagorekiko lotura duen egoera pribatuaren gehikuntzak –eta lortu nahi litzatekeen harmonizazioa eta uniformizazioa erdiestea aski urrun dagoela ikusita–, hasiera batean laboralista bati –eta, oro har, funtsezko alderdiak ikertzen dituen doktrinari– ez dagozkion tresnak erabiltzeko premia dakar.

Ondorioz, dimentsio globala duten harreman juridiko hauek –ontziratze kontratua kasu⁸– ezin dira aztertu soilik Lan Zuzenbidearen diziplina osatzen duten erakundearen ikerketara mugatzen diren irtenbide nazionalen bidez, honek gaiarekiko gerturatze partzial bat suposatuko bailuke, ondorio egokiak erdiesteko beharrezkoa den zehaztasun mailarik ez lukeena.

2. Ontziratze kontratuaren 1980ko ekainaren 19ko Erromako Itunak bere 6. artikuluan ezartzen dituen gatazken konponketarako irizpideen eraginkortasun eza

Ontziratze kontratuari berau gauzatzen den ingurunean aplikagarri izango zaion ordenamendu juridiko bat identifikatzeko premiak, espazio horre-

tan aplikagarri den ordenamendu juridikoa zehaztera garamatza: kontratu beharriaz zehazgarri zaien legeari buruzko 1980ko ekainaren 19ko Erromako Ituna (EI), eta, zehatzago, bere 6. artikulua, lan kontratuari dagokiona⁹. Ontziratze kontratuan zehar eta espazio horren baitan sor daitezkeen gatazkek lehenik eta behin alderdi konfliktualetik aztertzearen hautua –NZPko beste alderdi nagusia (jurisdikzio eskuduna) aurrez aztertu gabe– da artikuluaaren interes nagusia. Armadoreek darabiltzaten ohitura erregistratuek itsasoko langileen lan baldintzekiko babes eskasa duen hirugarren Estatu bateko ordenamendu bat aplikatzera garamatzen, lege gidaria erabiltzeko sortzen diren arazoak agerian jartzea da bere zio garrantzitsuena.

Elren 6. artikulua lan kontratuari aplikagarri zaizkion irizpide konfliktualak finkatzen ditu. Hauek, aldeek aplikagarri den legea hautatzeko duten autonomia konfliktualean oinarritzen dira, hauturik ezean aplikagarri litzatekeen ordenamendu juridikoaren arabera ezargarri diren arau inperatibo sinpleen aplikazioaren mugarekin. Electio iuris kasua eman ezean, Elko 6. artikulua ontziratze kontratuaren lege gidaria ezartzeko lex loci laboris ematen du lehen aukera bezala, hau da, eskuarki zerbitzuak burutzen direneko herrialdeko legea bera, nahiz eta zerbitzu horiek burutzeraren denboraldi batez beste herrialde batera bidalia izan. Bigarrenik, lana burutzen deneko leku egonkorra zehaztea posible ez denetan, harreman juridikoaren araudi gidaria lex loci celebrationis-aren arabera izango dela zehazten du Itunak (hau da: langilea kontratatu duen establezimendua kokatzen den herrialdeko legea). Edozein kasutan, Elk, ontziratze kontratua arautuko duen legea, harreman juridikoarekin loturarik estuenak dituen hura izan dadin inposatzen du.

Ontziratze kontratuari eta itsas industriaren testuinguruan honek dituen gorabeherari aplikatutako irizpide hauek banan-banan ikertu ostean atera dudan ondorioa honokoa da: guztiek –loturarik estuenen irizpideak izan ezik– gabezia nabarmenak dituzte ontziratze kontratua lan ordenamendu juridiko jakin batekin lotzeko garaian. Lan-esku merkea lortu eta garapen bidean dauden herrialdeetako lan baldintzak aplikatzeko helburuarekin itsas operadoreek eskala globalean erabiltzen dituzten itzuri egiteko mekanismoek ia erabat ezabatzen dute tradizionalak lan kontratuari aplikagarri zaion legea erabiltzeko erabili izan diren irizpideen¹⁰ eraginkortasuna.

7. Nahiz eta badiren honako hau defendatzen duten egile batzuk. Zentzu honetan, SCHELIN, J. Bekvämlighetsflagg och arbetsförhållanden (FOC flags and labour conditions). Suedia: Uppsala, 1997. Bere ingelesezko itzulpenean honako hau esaten du: "In other words the ILO seems to be the most suitable forum for solving the FOC register-conflict. This is the only organisation at the international level in which all the interested parties on the labour market for seafarers participate in the legislative process and in which all the aspects of this complicated matter can be taken into consideration", op. cit.; 506. or. Kontrakoa, CARRIL VÁZQUEZ, X.M. La seguridad social de los trabajadores el mar. Madril: Civitas, 1999; 208. or.
8. COUPER, A.D. Voyages of abuse. Seafarers, Human rights and International Shipping. London: Pluto Press, 1999; 9. or.
9. BOE 171, 1993ko uztailaren 19koa.
10. Erromako Ituneko 6.2 artikuluko a) eta b) ataletan ezarrita dauden irizpideak.

3. Errolda ireki/askeak eratzten dituzten erregulazioen testuinguruan borondatearen autonomiaren irizpideak duen garrantzia

Erromako Itunak aldeei aplikagarri zaien legea hautatzeko ematen dien gaitasuna, garrantzi handirik gabeko errealitatea baino ez da izatera orokorreko lan kontratuen testuinguruan. Honen arrazoia agerikoa da: alde batetik, lan harremanean parte hartzen duten alderdien egoera kontraktuala hagitz ezberdina izaten dela oro har (bat bestea baino ahulagoa dela, alegia), eta, honen ondorioz, kasuaz arduratzen den epailea Elko 6.1 artikularen muga bezala jokatzeko duten arau inperatibo sinpleak erabiltzera beharturik egongo litzateke –arau hau erabiltzen duten kasuak urriak izaki, edozein kasutan–, enpresariaren interesen aldekoagoa litzatekeen lege baten ezarketa posiblearen aurrean. Beste alde batetik, kontratugileek (enpresaria eta langilea) apenas dute tradizioz zentzu honetan diharduten klausula espresu nahiz tazitoak ezartzeko. Edozein kasutan, horrelakorik gertatzen denean, epaileek –mentalitate legeforista gehiegizkoarekin– langilea babesteko beharrak hartaturik, ezabatu egin ohi dituzte kontsiderazio horiek, aski zabaldua baitago kontratugile biek hautatutako legearen aplikazioa beti langilearen kaltetan izaten deneko ustea.

Sarritan, ezohikoa gertatzen da alderdiek lege aplikagarria hautatzea: izan ere, komenientziako pabilioien trikimailuaren erabilerak, eta, horrekin batera, pabilioiaren legea lex contractus-arekin berdintzeak, jada harreman horretan indartsuen den alderdiari komeni zaizkion ondorioak sortzen baititu. Dena dela, tradizionalki itsastarrak izan diren Estatuak, itsas industriari izan duten posizio lehiakorri eusteko asmoz, aurrez aipatuen antzekoak diren agerpen erregistralak sortu dituzte, azken hauek eratzten dituzten araudien baitan, non pabilioiaren legearen aplikazioa ekididun gatazka-arauak jasotzen diren. Hori lortzeko aburuz, electio iuris-a ezartzen da ontziratze kontratuaren lege gidaria zehazteko irizpide nagusi bezala, horri muga esturik jarri gabe. Kasu batean zein bestean, helburua berbera da: hirugarren mundutiko lan-eskua, langile hauen jatorriko herrialdeetako kostuan biltzea. Bi kasuetan erabiltzen diren gatazka bideak ezberdinak dira, ordea.

Nondik eratoritzen dira itsas enpresariak komenientziako pabilioiekiko ezberdina den manifestazio erregistral bat erabiliz dihardutenean lortzen dituzten abantaila sozialak? Bada, funtsean, tradizionalki itsastarrak diren erregistroetan matrikulatuta dauden itsasontzietan enbarkatutako hirugarren Estatuetatiko eskifaiakideen jatorriko legislazioen aplikazioa lortzeko irizpide bezala

borondatearen autonomia erabiltzetik. Araudi hauek aplikagarri den legearen hautaketari ezartzen dizkioten mugak benetan dira malguak, eta neke handirik gabe itzuri egiten diote herrialde garatueta ordenamendu juridiko-laboralen aplikazioari. Edonola ere, ukalezina da El indarrean sartzeak nabarmenki eragin diela zentzu honetan xedapenen bat duten herrialde garatueta –nagusiki europarrak– errolda ireki/askeen inguruak oraldi oren asmo eta nahiei.

Araudi hauetan borondatearen autonomiaren irizpidea sartzean sortzen den arazoa hauxe da: irizpide honen bidez herrialde garatueta ordenamendu juridiko laboraren aplikazioa saihestu nahi dela –baita orden publiko laborala ere, zentzu zabalean: arau inperatibo sinpleak, nazioartean derrigorrezkoak diren arauak edota nazioarteko orden publikoak– eta horren inguruan Elk kezka agertzen du. Ezinegon hau, lan kontratuaren testuinguruan aldeak duten gatazketarako autonomiaren irizpideak nozitzen dituen murrizketetan ikusten da argien, bai eta Erromako Itunak lex fori-tik eratoritzen diren eta materialki inperatiboak diren arauen indarrean sartzea aurreikuspen duenean ere, edota bere kasuan, hirugarren Estatueta arauena, bai eta Elk nazioarteko orden publikoari buruz bere 16. artikuluan dioenaren aplikazioa ere, gatazkako arauetatik eratorritako irtenbideari ezarri beharreko teknika konpontzaile bezala. Gaia Europako herrialdeetako errolda irekiei buruzko araudietan egiten den electio iuris-aren erabilerara mugatuz, arau hauek Elk xedatutakoa kontraesaten dutela esan behar da. Izan ere, azken honek arau inperatibo sinpleen aplikazioa iradokitzen du, baldin eta hauturik egin ez badute, eta betiere, langilearentzat aldekoago baldin badira. Honi erantsi behar zaio Elren erga omnes izaeraren ondorioz, harekin bat ez datozen aurreikuspen estataleki gain hartzen diela, salbuespen batekin: Estatuak kontratu kategoriatik espezifikoki baterako gatazka arau berri bat zehazteko duten ahalmena (EI, 23. art), zeina ez duten dagokigun testuinguru honetan sekula ere egikaritzen.

Ondorioz, garatueta ordenamendu juridikoaren aplikazioa ekiditeko ahaleginak gorabehera, Elk bere erabilera bidegabea saihesten duten aurreikuspen batzuk jasotzen ditu. Hala ere, Elren lurralde hedapenaren nondik norakoek eragin ezkorra dute arlo honetan, ezin baititu berak aurreikuspen dituen irtenbideak zentzu honetan sor daitezkeen hipotesi guztietara zabaldu. Kasu hauetan, garrantzia handia du alderdiek euren ahalmenaz baliatuz ontziratze kontratuaren lege gidari izango dena zehazteak, horren bidez enplegatzaileak nahi duen emaitza erdiesten baitu, hau da, hirugarren herrialde bateko ordenamendu juridikoaren ezarpena, zeinak langileen baldintza sozio-laboralekiko hain garrantzista ez diren eta zeinatan langileen babesgabezia handiagoa izan ohi den.

4. *Lex loci laboris*-arekiko analogiaz pabilioiaren legearen irizpidea identifikatzeko ezinezkotasuna

Elren arabera, ontziratze kontratuaren lege gidaria izendatzeko *electio iuris*-ik ezean, langileak eskuarki zerbitzuak burutzen dituen herrialdeko legea erabili beharko da, nahiz eta zerbitzu horiek burutzeraren denboraldi batez beste herrialde batera bidalia izan. *Lex loci laboris*aren araberrako erregela irizpide nagusitzat jo izan da ontziratze kontratuaren kokapena pabilioiaren ordenamenduaren baitan asentatzeko orduan¹¹, enplegatzaile edo enpresariak itsas langileekin duen harreman juridikoa arautzeko gaitasuna, ontzia bera, ontziak duen banderaren Estatuaren luzapen territoriala baizik ez deneko teoriar oinarrituz. Gatazka arau honen erabilera, tradizionalki gaia azertu izan duen doktrinak defendatu izan du, izan ere, ontziratze kontratuarentzat egokia izango den lege-gatazka arau bat ezartzeko zailtasunak handiak baitira oso –Erromako Ituna idatzizuen taldeak berak harreman kontraktual horretarako arau espezifiko bat zehazteko izan duen ezintasuna da zailtasun horien lekuko–.

Ikuspuntu honetatik, ontzi baten ustiapena dela eta sortzen diren lan gatazkak konponbidean jartzeko pabilioiaren legea arau bezala erabiltzea jardunbide ona zen, haren bidez, aurrez seinaltatutako arazoak gainditzeaz gain, kontratuari lotutako ordenamendu juridiko errealekin elkartzen zutelako gatazkaren irtenbidea. Hala eta guztiz ere, pabilioiaren legearen aplikazioaren aldekoak diren egileek zailtasun teoriko batzuk atzematen zituzten lege hau *lex loci laboris*-aren analogia gisara erabiltzeko orduan, halako moldez non irizpide zehatzago bat bilatu baitzuten. Irizpide hau, *lex loci delegationis* arauaren erabileraren bidez edo enplegatzailearen establezimendua kokatzen deneko herrialdeko legearen arabera gauzatu litzateke. Edozein kasutan, aurreikusten den irtenbideak, ontziaren gainean estraterritorialtasun fikzio bat egitearen premia aurreratu baino ez du egiten, era horretan harreman juridiko laborala locus zehatz bati atxiki ahal izateko.

Fikzio juridiko honek ontziratze kontratuaren lege gidariaren zehaztapenerako dauden zail-

tasunei aurre egin ahal diezaion, beharrezkoa da naziokotasuna ematen duen Estatuaren eta ontziaren arteko lotura benetakoa izatea. Dena den, errolda ireki/askeen fenomenoaren sorrerak eta bere garapenak auzitan jarri du aipaturiko irizpidea mantentzearen egokitasuna. Jardunbide hauek sortutako elusio mekanismoek baldintzatu egin dute tesi tradizionala (zeinaren arabera ulertu izan den pabilioiaren legea itsasoan sortzen diren gatazka laboralei irtenbidea emateko egokia zela). Agi denez, komenientziatzeko pabilioien kasuan gertatzen den bezala, bandera eskaintzen duen Estatuak itsasontziarekin lotura sozio-ekonomikorik ez izateak eztabaida sortu du gatazketan arau honi eustea egokiena ote den deliberatzeko orduan. Eztabaida hauen ondorioa, norabide doktrinalen aldaketa batekin amaitu da, zeinaren ondorioz pabilioiaren legera jotzea soilik erresidualki onartzen den, hau da, kontratua herrialde zehatz bati lotzeko beste irizpide loteslerik identifikatzea ezinezkoa denean¹².

Guri dagokigunez, bat gatoz gaiaz arduratu diren egileen ondorioarekin, nahiz eta gure irtenbidea beste planteamendu baten gainean oinarritzen den. Arazoa aztertu ostean, pabilioiaren legea *lex loci laboris*-arekiko analogiaz aplikatzearen irizpidea erabat gezurtatu behar dela ondorioztatu dugu, izan ere, bi nozio hauek oinarri hartzen dituzten elementuak ez baitatoz bat. Pabilioiaren legea itsasontziaren naziokotasunean oinarrituriko irizpide bat den bitartean, *lex loci laboris*-ak lurralde baten existentzian du bere oinarria. Pabilioiaren legeak itsasontziaren naziokotasuna soilik identifikatzen du, eta behin hau xedatu ondoren, bandera ematen duen Estatuak ontziaren xehetasun tekniko administratibo eta sozialen egiaztatze eta kontrol neurriak zaindu eta betetzeko obligazioa du, baina, horrek, bere jurisdikzioa itsasontziaren baitan egikaritzen duela esan gura du soilik, inolaz ere ez bere subiranotasuna ondasun higigarri horren gainera hedatzen denik.

Lex loci laboris-aren gatazka irizpidea, bere aldetik, ontziratze kontratua kokatuko deneko lurraldearen existentzian oinarritzen da. Pabilioiarekin gertatzen denaz bestaldera –zeinak, berriro diot, ontziaren naziokotasuna soilik suposatzen duen, naziokotasuna ematen duen Estatuaren jurisdikzioaren jardunarekin batera–, zerbitzuak burutzen diren herrialdeko legeak,

11. CARBONE, S.M. "Per una modifica delle disposizioni preliminari del codice della navigazione". In: *Rivista di Diritto Internazionale Privato e processuale*, 1997; 7. or.
12. Inter alia, CARBONE, S.M. "Per una modifica delle disposizioni...", loc. cit.; 8. or. CARBONE, S.M. *Legge della bandiera e ordinamento italiano*. Milan, 1970; "Navigazione marittima ed aerea (diritto internazionale privato)". In: *Enciclopedia di Diritto*, XXVII. Milan, 1977; 695 eta hurr. orr.; La disciplina giuridica del traffico marittimo internazionale. Bologna: Giuffrè, 1982; 207 eta hurr. orr.; "Conflitti di leggi e diritto marittimo nell'ordinamento italiano e codice della navigazione". In: *Il Diritto Marittimo*, 1983; 67 eta hurr. orr.; eta "Norme di diritto internazionale privato e codice della navigazione". In: *Il Diritto Marittimo*, 1992; 310 eta hurr. orr. Zentzu berean, QUEIROLO, I. "La residualità della nazionalità della nave nelle norme di conflitto in campo marittimo". In: *Rivista di diritto internazionale privato e processuale*, 1994; 549-554 orr. LAURIA, F. "Bandiere Ombra e situazione...", loc. cit.; 101. or.; EHRENZWEIG, A.A. "La lex fori nel diritto internazionale privato marittimo". In: *Diritto Internazionale*. Leyden, 1968; 3-19 orr. BONASSIES, P. "La loi du pavillon et les conflits de droit maritime". In: *Recueil des Cours*, 1969-III, 128. liburukia; 591 eta hurr. orr. MENGHINI, L. "Tutela dei marittimi e diritto internazionale privato del lavoro: l'abrogazione dell'art. 9 Cod. Nav. a opera della convenzione di Roma di 1980". In: *Rivista Giuridica del Lavoro e della previdenza sociale*, 2. zenbakia, 1996; 215-217 orr.

espazio fisiko baten existentziari egiten dio erreferentzia, hau da, lurralde bati —ez da ahaztu behar lurraldea subiranotasun nozioa osatzen duten elementuetako bat dela— zerbitzuen prestazioa atxikitze aukera izateari, hain zuzen. Honenbestez, esan daiteke pabilioiaren legeak ez duela inongo unetan bandera ematen duen Estatuak bere subiranotasuna ontzira hedatzeari buruzko hipotesia aurkezten¹³. Honetatik atera daitekeen ondorioa da ezin dela halaber loci (lurralde) ezaugarri hori lex loci laboris-aren irizpidearen aplikazioa abiatzen deneko subiranotasun kontzeptuaren elementu osatzailatzat jo.

Bi nozio horien arteko ezberdintasun sotilak asko murrizten du Erromako Ituneko 6.2 a) artikulua jasotzen duen gatazka araua ezartzeko aukera, bai eta lex loci laboris-aren araua ezartzeko ere, Itunaren ezarketaren lurralde esparru edo esparru espazialek at dauden herrialdeetako Nazioarteko Zuzenbide Pribatu autonomoetan ezarritako pabilioiaren legearekiko analogiaz. Ondorio hau Erromako Itunak berak berresten du, itsas langileek euren zerbitzuak burutzen dituzten kontestuairekiko hobeki egokitutako gatazka irizpide batzuetara jotzea baimentzen duenez. Elko 6. artikulua berak, ontziratze kontratuaren araudia hari atxikitze moduko lurralde egonkor bat zehazteko ezintasunaren aurrean, 6.2.b) artikulua dioen araua erabiltzea aurreikusten du, baldin eta kontratuak beste ezein herrialderekin lotura estuagorik ez badu behintzat (El 6.2. in fine).

5. Ontziratze kontratuari *lex loci celebrationis*-aren gatazka irizpidea aplikatzen zaioneko ezohiko kasua

Erromako Itunak, langilea kontratatu duen establezimendua kokatzen den herrialdeko legearen lotura irizpidea aurkezten du (lex loci celebrationis) lex loci laboris-arekiko izaera ordezkatzailarekin; izan ere, zenbait kasutan zerbitzuen egikaritzea Estatu baten subiranotasunaren baitatik kanpo kokatuko denez, Itunak aurreikusten du ezinezkoa izan den leku (territorio) bat zehaztea —horixe gertatzen da, hain zuzen, ontziratze kontratuan—. Gauza bera gertatuko litzateke zerbitzu hauek izaera egonkorreko herrialde bakar batean garatzen ez direnean (itinerantzia edo batetik besterako kasuak).

Gatazka arau honexek jokatzen du, hain zuzen, ez soilik Elko 6.2.a) artikulua ordezko bezala, baizik eta ontziratze kontratuaren lege gidaria ezartzeko irizpide zurrun bakarra balitz bezala. Langilea kontratatu duen establezimendua kokatzen den herrialdeko legeak abantaila bat dauka: ez du fikzio juridiko baten premiarik aplikatua izateko, bere eraginkortasuna edo eraginkortasun eza, soil-soilik, ontziratze kontratua ospatu den testuinguruaren arabera delako. Lehen hurbilketa batean, arau honen erabileraren inguruan egin daitezkeen kritikak hutsaren parekoak izan litezke, haren bidez pabilioiaren legea ontziratze kontratuari ex Elko 6.2.a) artikulua aplikatzeko ezintasuna gainditzen baita, eta, era berean, haren lege gidari izango dena zehazteko arazoa ere konpondurik geratzen baita¹⁴. Hauek izan dira doktrinaren zati bat nazioarteko mugikortasuna duten kontratu orori —eta, bereziki, ontziratze kontratuei— Elko 6.2.b) artikulua aplikatzearen alde agertzeko arrazoiak. Euren arabera, langile hauek ontzian burutzen duten lana ez da inongo lurraldetan burutzen, eta ondorioz, lege gidaria erabakitzeko irizpideak honakoa behar luke: langilea kontratatu duen establezimendua kokatzen deneko herrialdeari esleitzea kontratua.

Dena dela, armadoreek nahiz ontzien kudeatzaileek sarritan jotzen dute itsasoko langileen kontratazioan inolako zigorrik jaso gabe bitartekari bezala lan egiten duten entitateetara —management agentzia bezala ezagutzen direnak—¹⁵. Era honetako agentzien existentzia dela-eta, ez da gomendagarria inolaz ere Elko 6.2.b) artikulua erabiltzea¹⁶. Ildo honetatik segiz, kontratua burutzen duen establezimendua Estatu zehatz bateko lurralde batekin identifikatzea posible den kasuetan, lex loci celebrationis-aren erabilerak eskainiko ligukeen irtenbidea desegokia litzateke, ontziratze kontratua harreman juridikoarekiko arrotza den balizko ordenamendu bati lotzen ariko baikinake. Areago, ez da beti posible izaten langilea kontratatu zuen egoitza bereiztea, ohikoak baitira oso, kontratazioa herrialde zehatz batean kokaturiko agentziaren batean burutu arren, agentzia hauek batere arrastorik utzi gabe desagertu izan diren kasuak. Errealitateak garbi uzten digu entitate hauek erraztasun handiz aldatzen dutela euren kokapena, betiere, lan-eskua merkeen den herrialdeetarantz joz, azken buruan horixe baita entitate hauek itsas industrian duten izateko arrazoiak: herrialde azpigaratuetako langileez hornitzea duten gaitasuna.

13. CHAUMETTE, P. "Loi du pavillon ou statut personnel. Du navire comme lieu habituel de travail". In: Droit Social, 1995; 997. or.

14. Zentzu berdinean, LAGARDE, P. "Le nouveau droit international privé des contrats après l'entrée en vigueur de la Convention de Rome du 19 juin 1980", In: Revue critique de droit international privé, 1991; 319. or. LAGARDE, P. "Contrat individuel de travail". In: Revue critique de droit international privé, 2. zenbakia, 1991; 319. or. GAUDEMET-TALLON, H. "Jurisprudence sur la Convention de Rome de 19 juin 1980". In: Revue trimestrielle de droit européen, 1994; 101-105 orr.

15. RUIZ SOROA, J.M. eta DIAZ SANCHEZ, J. "Reflexiones sobre las banderas de conveniencia y el derecho marítimo y laboral español". In: Anuario Derecho Marítimo, IV. liburukia; 91-155 orr.

16. CHAUMETTE, P. "Le marin à la recherche de son employeur". In: Il Diritto Marittimo, 1993; 173-174 orr.

Horretaz gain, badira kasuak non kontratazioa ontzian bertan egiten den, zuzenean nahiz zeharka, menpekotasun eta besterentasun notak bere egiten dituela. Kasu honetan, Elko 6.2.a) artikuluan ezarritako irizpidearekin gertatzen zen bezala, *lex loci celebrationis* araua ezartzeko zailtasunak itzelak dira. Kontratu egiten duen establezimendua ez da lurralde zehatz batean kokatzen, baizik eta ondasun higigarri batean, eta, ondorioz, ezinezkoa da kasu honetan Elko 6.2.b) artikulua aplikatzea, izan ere, *lex loci laboris* irizpidearekin gertatzen zen bezalaxe, gatazka arau honen izate arrazoiak ere territorio baten existentzian oinarritzen baita.

Azken finean, bai itsasoko langileen kontratazioan bitartekariak egoteak, bai ontziratze kontratu ontzian bertan ospatzeko dagoen aukerak berak, *lex loci celebrationis* gatazka arauaren erabilera antzua dela ematen digute aditzera. Horrek ez du galarazten, hala ere, kontratazioa era zuzen batean eta harreman juridikoari lotutako lurralde batean egiten den suposamenduetan, Elko 6.2.b) artikuluan ezarritako araua aplikatzea egokia ez denik. Edozein kasutan, baldintzatzaile ekonomikoek nahiz itsas industriak kostuak murrizteko duen beharrak aipatutako azken kasu horiek erabat ezohikoak izatea ekarri ohi du.

6. Loturarik estueneren araura jotzeko aukera

Erromako Ituneko 6.2.a) eta 6.2.b) artikuluetako gatazka irizpideak aztertu ondoren, nabaria da aldeek hautaketarik egin ezean, ontziratze kontratuaren lege gidaria ezartzeko topatzen ditugun zailtasun teoriko zein praktikoa handiak direla. Hori dela eta, era honetako gatazka bat konponbidean jartzeko arduraren epaileak loturarik estueneren araura jo behar izaten du (6.2 artikulua, in fine). Ihes-klausula hau –salbuespen klausula ere deitu ohi zaiona eta Erromako Itunean espresuki aipatua–, Nazioarteko Zuzenbide Pribatuaren norabide aldaketa baten adierazgarri da, edo hobe esan, gatazka arauak jokatu behar duten moduaren hobetzearen adierazgarri. Funtsean, honetan datza: gatazka arau “malguten” onarpenean, eta gaur egun kanpo trafiko juridikoa garatzen den kasuetara lerratuago dauden edo egokiago zaizkien irtenbide materialen bilaketan epaileari zeregin aktiboago bat ematean.

Loturarik estueneren irizpidearen mekanismoak gatazka arau tradizionalaren malgutzea ziurtatzen du, eskuarki aplikagarri den legea

desegoki den kanpo trafiko juridikoko kasuetara egokitzea posible egiten duen heinean. Hauxe da, hain zuzen, ontziratze kontratuaren kasua, zeina, zerbitzuen prestazioa burutzen den testuinguru juridiko eta sozio-ekonomikoaren konplexutasuna dela medio, hagitx zaila suertatzen den gatazka arau klasikoaren baitara biltzea. Horregatik, loturarik estueneren arauak berebiziko garrantzia hartzen du. Ia kasu orotan, hau izango baita ontziratze kontratu arautuko duen ordenamendu juridikoa zehazteko jarraitu beharreko gatazka arau ezarriko duena, eta era berean, erdiesten den *electio iuris*-aren emaitza alderatzeko erabiliko dena –favor laboratoris-a lortze aldera, betiere– azken hau sortzen den kasuetan.

Ontziratze kontratuarekiko harremanean betetzen duen funtzioa hain garrantzitsua izanik, ez dirudi bere izaera eman zaion izenarekin bat datorrenik: ihes klausula edo salbuespenezko klausula izendatzen den arren, klausula honek ez baitu berez Elko 6. artikuluan ezarritako gatazka arauen ordezkatzailerik bezala jokatzen, eta, areago, gainerako irizpideekin berdintasun egoeran egoteaz gain, hau da gaur egun ontziratze kontratuaren lege gidaria zehazteko modu bideragarri bakarra. Hala ere, eta bere erabilerak abantailak eskaintzen dizkion arren ikertzen ari garen arloari, ukalezina da arlo judizialean ez duela harrera onik izaten, epaileari kasu bakoitzari hobekien egokitzen zaion irtenbidea topatzeko zeregin aktiboa galdatzen dion heinean. Horretarako, lehenik eta behin, negozioaren eta berau izenpetzen dutenen logikaren baitan txertaturik egonik, harremana era saihestezin batean Estatu zehatz batekin lotzen duten elementu horiek identifikatu beharko ditu. Interpretazio ariketa honek, zalantza kasuan foruko legea aplikatzeak baino –hauxe baita inertziaz gehienetan egiten dutena– zailtasun handiagoak izan ohi ditu.

Lan kontratu plurilokalizatua arautuko duen legea erabakitzeko “normalean” erabiltzen diren gatazka arauen egokitasun ezak, ontziratze kontratuaren lege gidaria ezartzeko irtenbiderik onena loturarik estueneren irizpidea dela deliberatzera garamatza¹⁷. Erranak erran, nahiz eta tresna hau erabili, zenbait kasutan, zerbitzuen prestazioaren testuinguruak –berriro diogu: zerbitzuen prestazio hauen ezaugarri nagusia, harreman juridikoa herrialde bati efektiboki lotzen dioten elementuak erabat sakabana-tzean datza– zail bihurtzen du kontratuaren grabitate zentroa herrialde garatu bateko ordenamendu juridiko laborari atxikitzea.

17. VILLANI, U. “Il contratti di lavoro”, In: zenbait egile. Verso una disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti, Padova, 1983; 290. or. VIRGÓS SORIANO, M. “El Convenio de Roma de 19 de junio de 1980 sobre ley aplicable a las obligaciones contractuales”. In: Tratado de Derecho Comunitario Europeo (Estudio sistemático desde el Derecho español), III. liburukia, Madril: Civitas, 1986; 802. or. QUEIROLO, I. “La residualità della nazionalità della nave...”, loc. cit.; 547-548 orr.

7. Nazioarteko Zuzenbide Pribatuaren eraginetarako ordena publikoko nozio bat zehazteko ditugun zailtasunak

Ontziratze kontratuaren lege gidaria zehazteko orduan, epailearen zeregina ez da aurrez aipatuarekin amaitzen. Epaileak, kanpo trafiko juridikoko suposamendu horri ondoen egokitzen zaion gatazka-araua identifikatu ondoren, neurri osagarri batzuk hartu beharko ditu. Horrez gain, gatazka-arauaren aplikazioarekin lortzen duen emaitza foruko ordena publikoarekin alderatu beharko du, eta, dagokion kasuan, hirugarren Estaturen ordena publikoarekin, posible baita kasu konkretu horri aplikagarri zaion irtenbideak foruko edo hirugarren Estaturen bateko arau inperatiboren batean ezarritakoa kontraesatea, edo baita foruko ordena publikoan aurreikusitakoa kontraesatea ere. Suposamendu hauetan, Elk epaileari zeregin aktiboa esleitzen dio berriro ere, berari baitagokio erabakitzea noiz zuzendu behar den gatazka arauak emandako irtenbidea Erromako Ituneko 7 eta 16. artikuluetan xedatutako tresnen arabera. Tresna juridiko honek bilatzen duen helburua, ordenamendu juridikoaren kokapena alderdien interes pribatuarekin bat etortzea da, eta, halaber, dagokien ordenamenduetako antolakuntza sozio-ekonomiko eta politikoak babes-ten dituzten estatu interesak bermatzea.

Interpretazio zailtasunak agerikoak dira, ordena publikoaren nozioa mamiz betetzea ez baita batere zeregin samurra. Itsas industriaren egituraketak –beharbada beste ezein sektore ekonomikok baino areago– zera erakusten du: interes pribatuak nahiz estatu interesak bat datozela itsas langileek euren zerbitzuak eskaintzen dituzten markoa ahal den heinean desarautzeko orduan, betiere lehiakortasun handiagoa erdiesteko helburuarekin, horretarako zenbait langileren eskubideak urritu behar badira ere.

Errealitate honek dakarren ondorioa honokoa da: testuinguru honetan, epailearen zeregina aldebiko gatazka arau baten aplikaziora eta berau erabiliz erdiesten den emaitza lan zuzenbidearen arloan oro har indibidualak diren ordena publikoko arauen bidez –zentzu zabalean– zuzentzera muga daitekeela. Arau hauez haraindira, Erromako Ituneko 6. artikuluen aplikazioaren bidez lortzen den irtenbideari kontrajar dakiokkeen ordena publiko bat ezartzeko arazoak handiak dira, itsas industria egituratzen duten interes estatalak enplegu politikaren eta itsasoko langileen babesaren kaltetan euren lehiakortasuna sendotzera bideraturik dauden heinean. Kasua aztertzen duen epaileak, Elko 7 eta 16. artikuluetan ezarritako arau zuzentzaileen erabilpenaren bidez, itsas langileak babesteko

gehiegizko ardura erakutsiko balu, Estatuak –demagun, bigarren errolden gainera barne araudien bidez– itsas ekonomia babesteko duen lehen-tasunaren aurka egingo luke –epailea bera Estatu horretako hiritarra dela ahaztu gabe–.

8. Itsas segurtasuna ordena publikoko helburu bezala, Nazioarteko Zuzenbide publikoaren ikuspuntutik¹⁸

Esandakoaren kalterik gabe, posible da Estatu guztiei komuna zaien helburu bat topatzea, Nazioarteko Zuzenbide Publikoaren ikuspuntutik ordena publikoaren nozioarekin identifika daitekeena, azken honen arautzeak zuzen-zuzenean garamatzalarik ezein Estaturen subiranotasunaren pean ez dauden espazioetan gobernu botere-ek duten banaketaren araudiari buruz mintzatzeraz, eta, ondorioz, baita jurisdikzioaren esparru bezala pabilioiaren legearen irizpidea erabiltzeari buruz mintzatzeraz ere. Nazioarteko Zuzenbide Publikoak itsas segurtasunaren babesaren inguruan ardaztu ditu bere araudiak¹⁹, eta, horretarako, ontziaren alderdi tekniko, administratibo eta sozialak zaindu eta ziurtatzeko eskuduntza pabilioiaren Estatuari esleitzen dio.

Dena den, errolda irekien azpikeriak haustura ildo garrantzitsu bat eragin du Estatuaren eta ontziaren arteko lotura sozio-ekonomikorik ezaren eraginez; lotura galtze hau, era berean, pabilioiaren Estatuak nazioarteko instantziek ezarritako betebeharrak betetzeko orduan izan duen utzikeria logikoaren ondorioa da. Honen ondorioz, hainbat ezbehar ekologiko gertatu dira, hein handi batean errolda irekietan matrikulatutako ontzien eraginez, eta honek itsas espazioaren gaineko gobernu botereen banaketari buruzko araudiaren birplanteamendua ekarri du halabeharrez.

Itsas ingurugiroa zaindu ahal izateko Estatuak duten kezkak –ingurune horren arabera– baita beste zenbait sektore ekonomikoren bizi-raupena– agerian jarri du pabilioiaren legeak jurisdikzio esparru bezala duen egokitasun eza, bai eta itsas espazioaren gaineko Estatu gobernantza-aren egitura, portua kokatzen deneko Estaturantz berbideratzeko beharra ere. Itsas segurtasuna, nazioarteko komunitateak zaindu eta babestu beharreko objektu nagusi bezala, Estatu guztiek komunean duten ordena publikoko ondasuntzat jo daiteke, eta, beraz, etorkizunean itsas ingurugiroaren babesa funtsezko kontzeptu honen inguruan ardaztu beharko da derrigor, bai eta, modu eratorri batean, itsas langileen komunitatearen babesa bera ere.

18. RUGGIERO, L. "Specialità del lavoro nautico, applicabilità del diritto straniero e limiti d'ordine pubblico internazionale", In: Il Diritto Marittimo, 2000-I; 143-145 orr.

19. ORIONE, M. "L'interesse dell'impresa di navigazione come limite ai poteri dell'imprenditore", In: Il Diritto Marittimo, 1991-II; 318-333 orr.

9. Estatuaren pabilioiaren legea, portuko Estatuaren legearekiko jurisdikzio esparru bezala

Portuko legearen mesedetan pabilioiaren legeak jurisdikzio esparru eta ontzien kontrol esparru gisara nozitu duen alboratze progresiboa, nazioarteko zenbait tresnatan islatu da XX. mendearen erdialdetik aurrera²⁰. Prozesu honen azken emaitza 1982ko Montego Bay-ko Ituna da, itun honek espresuki onartzen baitu itsas antolakuntzan zeresana duten Estatuaren arteko botereen banaketa, segurtasun arloko nahiz kutsaduraren prebentzioaren arloko beharrian teknikoak betetzen direla ziurtatzeko eskuduntza portuko Estatuari ematen diolarik, bai eta itsas zabalean parte hartzekoa ere, itsas istripu batek bere kostaldea kutsatzeko arriskua dagoen kasuetan ontzia geldiarazteko aukera portuko Estatuari emanez, kasu.

Gutxinaka-gutxinaka eskuduntzak portuko Estatuaren aldera lerratu diren arren, honek ez du berarekin tradizionalki itsas ingurugiroaren babesaren arloan –eta, zehazkiago, itsas segurtasunarenean– nagusi izan den pabilioiaren Estatuaren botereen neurri bereko murriztea ekarri. Hala eta guztiz ere, nazioartean gai ezberdinei buruz eskudun diren erakundeek euren araudietan portuko Estatuari eskuduntza gehiago ematea, oso pauso garrantzitsua da itsasoko langileen babeserako garrantzia batzuk lortze aldera²¹. Azken buruan, joera honek –berezia denak, bestalde– ondorio nagusi bat izan du: Estatu guztiek –eta bereziki herrialde garatuak– eskualde mailako edo maila instituzionaleko araudiak garatu izana, hauen bidez portuko Estatuari aukera emanez bere kostaldearen babesa bermatzeko duten bitarteko egoiak ez dituzten ontzietan –eta eskuarki errolda irekietan matrikulatuak izan ohi diren horietan– bere kostaldera sarrera debekatzeko.

10. Itsas ingurugiroaren babeserako auresupostu bezala itsasoko langileari formazio bat emateko beharra. Nazioarteko Zuzenbide Publikoa eta itsasoko langileen lan baldintzak

Helburu horrekin eraturako tresnen artean, aipagarria da, arlo sozialean duen garrantzi bereziagatik, Lanaren Nazioarteko Erakundearen (LNE) 147. Ituna, merkataritza-nabigazioko arau

minimoei buruzkoa, zeinaren 4. atalak portuko Estatuaren gain uzten baitu eskifaieren formazioari buruzko nahiz izaera tekniko, administratibo zein sozialeko betebeharrak orokorrak betetzen ez dituzten ontzien baitako antolakuntzari buruzko nazioarteko neurriak betearazteko ardura, nahiz eta neurri hauek ezartzea, bere naziokotasuna ematerako orduan, pabilioiaren Estatuari dago-kion. Bestalde, eta baieztapen hau 1996ko merkataritza-nabigazioari buruzko Itunaren kariatara (arau minimoak) 2003ko urtarrilaren 10ean indarrean sartutako protokoloak ezbaian jar dezakeen arren, portuko Estatuak kaltetua den ondasun juridikoa ontziko segurtasunari eta osasunari dago-kionean soilik izango du gai hauei buruzko ardura bere gain hartzeko aukera.

Itsas segurtasunaren babesaren, eta, bereziki, ontziratzen diren itsas langileen formazio mailaren inguruan LNEk irekitako ildoak, erakunde komunitarioek jarraitu dute gurean. Europako Batasunak, bere kostaldeetara heldu diren hainbat ontziren segurtasun eskasa medio, hainbat arau eman ditu, itsasoan garatzen den edozein jardueraren produktibotik eratorri eta kide diren Estatuaren ekonomia-erantzutzaile kaltegarri suerta daitezkeen itsas istripuak saihesteko asmoz. Helburu orokor horretatik abiatuz –zeinari “itsasoko ordena publiko” izena eman dion–, bestelako arautze jarduerak garatu dira, portuko Estatuari emanez beharrian tekniko, sozial nahiz administratiboak betetzen direla zaintzeko eskuduntza. Ikuspegi sozialek, beharrian hauek itsasoko lanbideen formazioari dagozkio –ontzietan gertatzen diren istripu gehienak giza akatsei lepora dakizkiekeen heinean–, arlo hau ontzien baitan itsasoko langileek duten osasunari eta segurtasunari estuki loturik baitago.

Neurri hauen garrantzia berebizikoa da, ontziratzearen aurretik bete beharreko baldintza baita langileak ontzian egin beharko duen lanerako prestakuntza nahikoa izatea. Tradizionalki, prestakuntza eskaera hauek erantzukizun handieneko itsas profesioaletara mugatu izan dira, erantzukizun maila txikieneko postuak hirugarren Estatuetatik etorritako edozein marinerak betetzen baitituzte. Tradizionalki itsastarrak izan diren Estatuak, ordea –eta bereziki Estatu europarrak–, itsas segurtasuna mantendu beharrik baldintzatu-ta, puntu honetan jartzen ari dira arreta, eta honek etorkizunean errolda irekien trikimailuaren erabilerearen gutxitzea ekar dezake.

Herrialde garatuak eskifaiei galdutako zaizkien gutxiengo kualifikazio neurri horien aragotzearen zio nagusia, herrialde hauen lehiakortasuna indartzea da, eta beren lan-eskua askoz kostu txikiagoan eskaintzen duten garapen bidean

20. Besteak beste, Londresko OILPOL deritzon Hitzarmen Ituna, 1954ko maiatzaren 12koa; Londresko MARPOL deritzon Hitzarmen Ituna, 1973ko azaroaren 2koa; SOLAS Ituna, etab. VIGNES, D. “Le navire et les utilisations pacifiques de la mer. La jurisdiction de l’Etat du port et le navire en droit international”, In: Zebait egile. Le navire en droit international, Paris: Pedone, 1992; 126 eta hurr. orr.

21. LEANZA, U. “Giurisdizione nazionale e navigazione marittima internazionale”, In: Il Diritto marittimo, 1999-I; 130 eta 133 orr.

dauden herrialdeak ezingo dira lehian berdintasun egoeran sartu, baldin eta formazio neurri antzekoak erabiltzen ez badituzte behintzat. Horrela bada, kualifikazio nahikoaren baldintza hau ez betetzeak –teorian bederen– ontziaren inmovilizazioa edota herrialde garatueta portuetara sartzeko debekua ekar dezakeenez, litekeena da sektore industrial honetan diharduten operadoreek, arrazoi sozialak medio, errolda irekietara jotzeko duten ohitura murriztea.

11. Amaiera

Erranak erran, honetatik guztitik ateratzen dugun ondorioa honokoa da: portuko Estatuaren aldekoa suertatzen den gobernu botereen banaketa berri honek –portuko Estatuak ontzien alderdi teknikoa eta edozein kategoriatan diharduten eskifaiakideen formazio maila kontrolatzeko helburuz egiten dena–, itsas operadoreek euren ontziak errolda irekietan matrikulatzeko izan lezaketan interesaren beherakada nabarmena eragin dezakeela. Dena dela, gaur egun, gai hauen arautzea bere hastapenetan dago oraindik ere, eta helburu horiek lortu edo ez lortzea, hartarako ezarri den araudia kontrolatu eta zinez aplikatzeko sortuko diren egitura administratiboen sorreraren araberakoa izango da, eta azken hauek, aldi berean, Estatuak itsasoarekin lotutako sektore ekonomikoak babesteko duten interes ekonomikoaren araberakoak izango dira. Herrialde garatuaren zein garapen bidean daudenen itsas industriaren antolaketa eta egituraketaren oinarrian dagoen interes honek, ia erabat baldintzatuko du itsasoko langileen eskubide sozio-laboralen zinezko babesaren lorpena, azken hau, tamalez, gaur egun oraindik urrun dakusagun helburua izaki.

Bibliografia

- ADEMUNI-ODEKE, A. Shipping in International Trade Relations, England: Avebury, 1988.
- BOCZEK, B.A. Flags of convenience. An international legal study, Harvard: Harvard University Press, 1962.
- BONASSIES, P. “La loi du pavillon et les conflits de droit maritime”. In: Recueil des Cours, III. liburukia, 1969; 128 or.
- CARBONE, S.M. Legge della bandiera e ordinamento italiano, Milan: Giuffrè, 1970.
- CARBONE, S.M. “Navigazione marittima ed aerea (diritto internazionale privato)”. In: Enciclopedia di Diritto, XXVII, Milan, 1977.
- CARBONE, S.M. “Discriminazione di bandiera, misure di salvaguardia e trattamento dello straniero nell’ordinamento italiano”. In: Annali della facoltà di giurisprudenza di Genova, XVIII. urtea, 1980-81, 1-2 liburukiak.
- CARBONE, S.M. La disciplina giuridica del traffico marittimo internazionale, Bologna: Giuffrè, 1982.
- CARBONE, S.M. “Conflitti di leggi e diritto marittimo nell’ordinamento italiano e codice della navigazione”. In: Il Diritto Marittimo, 1983.
- CARBONE, S.M. “Norme di diritto internazionale privato e codice della navigazione”. In: Il Diritto Marittimo, 1992.
- CARBONE, S.M. “Per una modifica delle disposizioni preliminari del codice della navigazione”. In: Rivista di Diritto Internazionale Privato e processuale, 1997.
- CARLISLE, R. Sovereignty for Sale. The origins and evolution of the panamanian and liberian flags of convenience, Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 1981.
- CARRIL VÁZQUEZ, X.M. La seguridad social de los trabajadores del mar, Madrid: Civitas, 1999.
- COUPER, A.D. Voyages of abuse. Seafarers, Human rights and International Shipping, London: Pluto Press, 1999.
- CHAUMETTE, P. “Le marin à la recherche de son employeur”. In: Il Diritto Marittimo, 1993.
- CHAUMETTE, P. “Loi du pavillon ou statut personnel. Du navire comme lieu habituel de travail”. In: Droit Social, 1995.
- EHRENZWEIG, A.A. “La lex fori nel diritto internazionale privato marittimo”. In: Diritto Internazionale, Leyden, 1968.
- GAUDEMET-TALLON, H. “Jurisprudence sur la Convention de Rome de 19 juin 1980”. In: Revue trimestrielle de droit européen, 1994.
- LAGARDE, P. “Contrat individuel de travail”. In: Revue critique de droit International privé, 2. zenbakia, 1991.
- LAGARDE, P. “Le nouveau droit international privé des contrats après l’entrée en vigueur de la Convention de Rome du 19 juin 1980”. In: Revue critique de droit international privé, 1991.
- LAURIA, F. “Bandiere ombra e situazione giuridiche di comodo”. In: Trasporti, 11. zenbakia, 1977.
- LEANZA, U. “Giurisdizione nazionale e navigazione marittima internazionale”. In: Il Diritto marittimo, 1999-I.
- MATILLA ALEGRE, R. Internacionalidad del Derecho Marítimo y jurisdicción internacional, Bilbao: Deustuko Unibertsitatea, 1999.
- MENGHINI, L. “Tutela dei marittimi e diritto internazionale privato del lavoro: l’abrogazione dell’art. 9 Cod. Nav. a opera della convenzione di Roma di 1980”. In: Rivista Giuridica del Lavoro e della previdenza sociale, 2. zenbakia, 1996.

- NOLDE, B. "Conflits de lois en matière de contrat de travail maritime". In: Revue de Droit Maritime Comparé, 1936.
- ORIONE, M. "L'interesse dell'impresa di navigazione come limite ai poteri dell'imprenditore". In: Il Diritto Marittimo, 1991-II.
- QUEIROLO, I. "La "residualità" della nazionalità della nave nelle norme di conflitto in campo marittimo". In: Rivista di diritto internazionale privato e processuale, 1994.
- RAJWAR, L.M.S; VALENTE, M.G; OYEVAAR, J.J; MALINOWSKI, W.R. Les transports maritimes et les pays en voie de développement, Brusela: Bruylant, 1972.
- RUGGIERO, L. "Specialità del lavoro nautico, applicabilità del diritto straniero e limiti d'ordine pubblico internazionale". In: Il Diritto Marittimo, 2000-I.
- RUIZ SOROA, J.M; DÍAZ SÁNCHEZ, J. "Reflexiones sobre las banderas de conveniencia y el derecho marítimo y laboral español". In: Anuario Derecho Marítimo, IV. liburukia.
- SCORZA, A. "Quale bandiera per le flotte comunitarie?". In: Industria e Sindacato, 8-9 zenbakia, 1993.
- SCHELIN, J. Bekvämlighetsflagg och arbetsförhållanden (FOC flags and labour conditions), Suedia: Uppsala, 1997.
- SISTO, L.; VALENTI, G. "L'internazionalizzazione della flotta mercantile italiana: la "bareboat charter registration". In: Il Diritto Marittimo, 1996-IV.
- VIGNES, D. "Le navire et les utilisations pacifiques de la mer. La jurisdiction de l'Etat du port et le navire en droit international". In: Le navire en droit international, Paris: Pedone, 1992.
- VILLANI, U. "I contratti di lavoro". In: Verso una disciplina comunitaria della legge applicabile ai contratti, Padova, 1983.
- VIRGÓS SORIANO, M. "El Convenio de Roma de 19 de junio de 1980 sobre ley aplicable a las obligaciones contractuales". In: Tratado de Derecho Comunitario Europeo (Estudio sistemático desde el Derecho español), III. liburukia, Madril: Civitas, 1986.
- YOLLAND, J.B. "Crew costs and International Shipping". In: Lloyd's World of Shipping, 1981.