

Alfredo Salazar López

Precarizacion del Trabajo Maritimo: Caso de Mexico (1980-2006)

Review of International American Studies 8/2, 55-81

2015

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

PRECARIZACIÓN DEL TRABAJO MARÍTIMO: CASO DE MÉXICO

(1980–2006)

INTRODUCCIÓN

La situación del transporte marítimo se enfrenta a dos supuestos: el primero, que la regulación del trabajo marítimo debe regirse por estándares internacionales, sin libertad institucional para que cada país diseñe sus propias normas, sino un modelo general ratificado por la mayoría de las naciones. Segundo, frente al modelo neoclásico, la situación del transporte marítimo muestra que la ‘competencia sin ley’ deteriora enormemente las condiciones de trabajo y de ‘negociación colectiva’¹ de la gente de mar. En tal sentido se niega cualquier posibilidad de un sano equilibrio en las relaciones laborales.

La discusión sobre las posibles vías de regulación laboral a bordo de buques mercantes obliga a retomar la discusión de los institucionalistas sobre la necesidad de establecer formas de regulación y control estatal sobre el mercado y sus actores. Salida que parece ser la única para lograr la protección laboral en el mar.

Por ejemplo, el mercado del trabajo marítimo vive ya situaciones de libre contratación—al más puro estilo neoclásico—que se observa en las llamadas ‘tripulaciones de conveniencia’; es decir, aquellas

*Alfredo Salazar López
Instituto de Estudios
Internacionales
Universidad del Mar
Bahías de Huatulco
Oaxaca, México*

1. La negociación colectiva, en el neoclasicismo ortodoxo sugiere que la firma de un contrato debe hacerse bajo la completa libertad de las partes, quienes deben consensuar salarios, horas y términos del empleo. por lo tanto no deben existir argumentos legales o éticos para la intervención estatal en la firma del intercambio. Este horizonte es revelador cuando se observa que una porción creciente del mercado de trabajo marítimo está funcionando en esta lógica.

tripulaciones contratadas bajo condiciones de trabajo precarias, pero sustentadas en la aceptación, por parte de los trabajadores, de contratos sin mediación gubernamental o sindical, en donde no se presenta un escenario de negociación equitativa, lo que refuerza los argumentos a favor de la regulación nacional e internacional.

Las tripulaciones de conveniencia, y en general la creciente ola desregulatoria del transporte marítimo, muestran el papel real y potencial de los sindicatos dentro del sector. La mundialización del transporte marítimo toma por sorpresa a los sindicatos nacidos en el contexto de las regulaciones estatales. La proliferación del libre abanderamiento y la consecuente reducción de las flotas nacionales (como la de México que desaparece en 1990), a causa de la liberalización de mercados de marinos que se contratan bajo condiciones subestándar, y ante el crecimiento del intercambio de mercancías a escala mundial.

La desregulación en este sector consiste en que se amplían las posibilidades para: el libre registro de embarcaciones, la búsqueda de paraísos fiscales, la libre elección, contratación y despido de tripulaciones, así como para la fijación del precio de los fletes a partir del mercado.

Si bien las características del sistema de regulación laboral para el trabajo marítimo en México muestran elementos de rigidez (ya que se trata de un pabellón-bandera nacional y no de conveniencia),² la dinámica real del mercado de trabajo posee elementos que lo hacen flexible. Esta flexibilidad de las banderas de conveniencia menoscaba el trabajo de los marinos mexicanos porque, a falta de buques nacionales, deben competir con tripulaciones de origen asiático, que constituyen un 80% de la fuerza laboral marítima mundial, ante las condiciones precarias de contratación.

2. Con base en el artículo 94 de la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, las embarcaciones que abandere el Estado de pabellón deberán contar con un vínculo genuino entre el propietario, la tripulación y el Estado de abanderamiento. Contrario a ello se crea una modalidad de registros abiertos (banderas de conveniencia), que permiten que propietarios determinen en qué Estado quieren abanderar. Bajo esta condición encontramos países como Panamá, Liberia, Bahamas, Islas Marshall, etc.

¿Pero qué se ha hecho para mitigar o regular esta apertura en el sector laboral dentro del sector marítimo? Se registran algunos esfuerzos por parte de las naciones a través de la Organización Marítima Internacional (OMI) y de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) para impulsar normas y estándares de aplicación internacional. Pero ¿qué mecanismos se han desprendido de esos esfuerzos internacionales?

LA INDUSTRIA MARÍTIMA MUNDIAL

La industria marítima es uno de los sectores económicos más importantes por el que se transporta el 90% de los bienes alrededor del mundo.

Entre los años 1972 y 1992, el tonelaje total transportado por buques en todo el mundo, aumentó gradualmente cerca de un 52%, pasó de 2763 a 4211 millones de toneladas. Sin embargo, en el período comprendido entre 1980 y 1998 se observaron tendencias irregulares, el tráfico marítimo disminuyó en 400 millones de toneladas en 1981 y no volvió a alcanzar los niveles de 1980 hasta 1988.³

Esta década fue la peor para la industria marítima desde los años veinte y treinta; se trataba de una profunda caída en el volumen total del comercio mundial transportado por vía marítima. Esto contravenía las altas expectativas de crecimiento en el sector programado desde finales de los setentas hasta mediados de los ochentas, que repercutía en el aumento de la construcción de buques, construidos con frecuencia con financiamiento del Estado.

Los problemas a los que se enfrentaban las navieras en la década de los ochenta, motivó a los navieros buscar reducir sus costos, echando mano a la disminución de gastos de tripulación. La medida inmediata de los armadores consistió en la contratación personal que fuera más redituable.

Las tripulaciones que contribuyeron a flexibilizar las condiciones de trabajo, y a la fecha ocupan el primer lugar de ocupación a bordo de buques, son las asiáticas, que se encargaron de des-

*Alfredo Salazar López
Instituto de Estudios
Internacionales
Universidad del Mar
Bahías de Huatulco
Oaxaca, México*

3. Organización Internacional del Trabajo (2001: 3).

plazar a las europeas, a través de salarios menores y contratos laborales por debajo de los estándares internacionales.

Otra circunstancia que se exteriorizó, fue el auge del cambio de pabellones de los buques, que recurrían a banderas con las que obtuvieran mayores beneficios económicos y menos responsabilidades, y como consecuencia, la presencia de buques más antiguos, resultando accidentes marítimos y daños ambientales.

Por ejemplo, la catástrofe del buque Amoco Cadiz en 1978, que justificó en Europa el acuerdo regional sobre la inspección de buques por las autoridades del Estado del puerto, denominado Memorándum de la Haya, sustituido posteriormente por el Memorándum de París en 1982, adoptado por Italia, Francia, Reino Unido, España, Dinamarca, Holanda, Alemania, Finlandia, Suecia y Noruega.

El control del Estado de puerto se desarrolló sobre todo para asegurar la seguridad en la navegación a través de la inspección para el cumplimiento de los Convenios STCW, SOLAS y MARPOL, además de incluir las condiciones de vida y de trabajo a bordo según lo exigido en el Convenio no. 147 sobre normas mínimas de la marina mercante (1976).

Después de tres décadas de vigencia, sólo los países integrantes del Memorándum de París y Tokio ratificaron el convenio 147; el resto de acuerdos regionales, como el de Viña del Mar, únicamente Brasil, Perú, Bolivia y Costa Rica son los países que lo ratificaron; el resto de países como Argentina, Chile, Panamá, México, sólo se limitaron a instrumentos de la OMI.

En el siglo XXI, las rutas de línea regular que existen están concentradas en empresas que participan de la globalización—esto a consecuencia de las fusiones, absorciones y adquisiciones. Las compañías más importantes crecen cada vez más mediante fusiones y absorciones, no sólo de flotas de buques sino de terminales, almacenes, transportes por carretera, comisionistas de transporte y servicios de distribución, con el fin de ofrecer cadenas de suministro en donde los buques son sólo un elemento de éstas.⁴

La industria marítima es un sector que se ha visto afectado por la globalización, el aumento del libre intercambio, el vertiginoso

4. Organización Internacional del Trabajo (2001: 5).

incremento del comercio mundial, además del desarrollo tecnológico en el ámbito marítimo. Todas estas condiciones de operación y de mercado han repercutido en el trabajo de los marinos mercantes.

El desarrollo de la tecnología en los buques, la evolución en el equipo de manipulación de carga, la infraestructura portuaria, los sistemas para supervisar y controlar los sistemas de propulsión dio lugar a salas de máquinas automatizadas y el aumento de la velocidad de las embarcaciones. Estos avances son producto de la creciente demanda del comercio mundial que permitirían obtener cada vez más altos niveles de productividad, que también se veía reflejado en la disminución de la tripulación.⁵

CONDICIONES LABORALES DE LOS MARINOS MERCANTES.

Los marinos mercantes, a lo largo de la historia, han sufrido cambios en sus condiciones laborales, que normalmente se muestran en distintos rubros. La gente de mar es vulnerable a los rubros siguientes:

- El abandono de la tripulación en puertos.
- El retraso o falta de pago de salarios.
- Discriminación y pago de salarios bajos.
- Largas jornadas de trabajo y fatiga.
- Comida y alojamientos insalubres.⁶

El factor principal de violación a los derechos laborales y humanos de los marinos mercantes, es la observación y cumplimiento de los Estados de Pabellón y del Estado rector de Puerto. Las organizaciones como la OIT (Organización Internacional del Trabajo) y la OMI (Organización Marítima Internacional), han adoptado diversos instrumentos para regular la actividad del transporte marítimo; sin embargo se ha identificado que los Estados miembros no los ratifican o son parte del derecho positivo, mas no vigente.

En el mismo sentido, el Estado del Pabellón debe responder a cuestiones administrativas, laborales y técnicas, que Naciones Unidas a través de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) exige:

5. Organización Internacional del Trabajo (2001: 12).

6. *Revista de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte* (2007: 14-18).

Artículo 94.—De los deberes del Estado del Pabellón

1. Todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarboles su pabellón.

2. En particular, todo Estado:

a) Mantendrá un registro de buques en el que figuren los nombres y características de los que enarboles su pabellón, con excepción de aquellos buques que, por sus reducidas dimensiones, estén excluidos de las reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas; y

b) Ejercerá su jurisdicción de conformidad con su derecho interno sobre todo buque que enarbole su pabellón y sobre el capitán, oficiales y tripulación, respecto de las cuestiones administrativas, técnicas y sociales relativas al buque.

3. Todo Estado tomará, en relación con los buques que enarboles su pabellón, las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar en lo que respecta, entre otras cuestiones, a:

a) La construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad de los buques;

b) La dotación de los buques, las condiciones de trabajo y la capacitación de las tripulaciones, teniendo en cuenta los instrumentos internacionales aplicables;

c) La utilización de señales, el mantenimiento de comunicaciones y la prevención de abordajes.

4. Tales medidas incluirán las que sean necesarias para asegurar:

a) Que cada buque, antes de su matriculación en el registro y con posterioridad a ella en intervalos apropiados, sea examinado por un inspector de buques calificado y lleve a bordo las cartas, las publicaciones náuticas y el equipo e instrumentos de navegación que sean apropiados para la seguridad de su navegación;

b) Que cada buque esté a cargo de un capitán y de oficiales debidamente calificados, en particular en lo que se refiere a experiencia marinera, navegación, comunicaciones y maquinaria naval, y que la competencia y el número de los tripulantes sean los apropiados para el tipo, el tamaño, las máquinas y el equipo del buque;

c) Que el capitán, los oficiales y, en lo que proceda, la tripulación conozcan plenamente y cumplan los reglamentos internacionales aplicables que se refieran a la seguridad de la vida en el mar, la prevención de abordajes, la prevención, reducción y control de la contaminación marina y el mantenimiento de comunicaciones por radio.

5. Al tomar las medidas a que se refieren los párrafos 3 y 4, todo Estado deberá actuar de conformidad con los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados, y hará lo necesario para asegurar su observancia.

6. Todo Estado que tenga motivos fundados para estimar que no se han ejercido la jurisdicción y el control apropiados en relación con un buque

podrá comunicar los hechos al Estado del pabellón. Al recibir dicha comunicación, el Estado del pabellón investigará el caso y, de ser procedente, tomará todas las medidas necesarias para corregir la situación.

7. Todo Estado hará que se efectúe una investigación por o ante una persona o personas debidamente calificadas en relación con cualquier accidente marítimo o cualquier incidente de navegación en la alta mar en el que se haya visto implicado un buque que enarbole su pabellón y en el que hayan perdido la vida o sufrido heridas graves nacionales de otro Estado o se hayan ocasionado graves daños a los buques o a las instalaciones de otro Estado o al medio marino. El Estado del pabellón y el otro Estado cooperarán en la realización de cualquier investigación que éste efectúe en relación con dicho accidente marítimo o incidente de navegación.

Es común encontrar reglamentaciones en materia laboral limitadas a la aplicación local, esto es, que las autoridades marítimas omiten o desconocen los textos internacionales en la materia. Esta situación es desafortunada para la gente de mar, si tomamos en cuenta el contexto en que opera el transporte marítimo, donde existen armadores, fletadores, gente de mar y pabellón del buque de distintas nacionalidades. Esta convergencia crea incertidumbre; por ello, que se afirme que sólo a través de las normas internacionales se ha logrado llegar a un ordenamiento legal general que permita a las partes contar con certeza jurídica. Para los marinos a bordo de buques, resulta fundamental esta variante para recurrir a una instancia jurisdiccional. También debemos resaltar el derecho que asiste a los trabajadores frente a la legislación nacional e internacional, consistente en el *indubio pro operario*; esto quiere decir, que se dará la interpretación más favorable al trabajador.

Los Convenios Internacionales en materia de trabajo a bordo de buques están redactados de manera tripartita, con el apoyo de expertos de todo el mundo tratando de resolver conflictos a escala en el ámbito laboral. Es claro que al documento que se obtenga de una Conferencia Internacional de Trabajo, debe dársele el tiempo para que se reconozcan los derechos que se desprendan de ello.

En el caso de la legislación local, podemos estudiar lo que enuncia el Art. 187 de la Ley Federal del Trabajo (LFT) en México, que prevé las disposiciones respecto al trabajo marítimo integrante del Capítulo III de este ordenamiento, que se aplican

Alfredo Salazar López
Instituto de Estudios
Internacionales
Universidad del Mar
Bahías de Huatulco
Oaxaca, México

a los trabajadores de los buques, comprendiéndose cualquier clase de barco o embarcación que ostente bandera mexicana. De acuerdo con el Art. 189, los trabajadores deberán tener la calidad de mexicanos por nacimiento, que no adquieran otra nacionalidad, mientras que la CONVEMAR en su Art. 94, menciona que el Estado de Pabellón, tiene la facultad de regular las condiciones laborales, capacitación de la tripulación, así como de la seguridad del buque las autoridades portuarias. También en caso de observar irregularidades puede avisar al Estado de pabellón del buque para aclarar o corregir las situaciones que se presenten en ese.

En este sentido, es importante que las autoridades marítimas tengan pleno conocimiento no sólo de las normas nacionales aplicables, sino también de los ordenamientos internacionales, para que tengan la certeza de cómo actuar ante diversas situaciones. En este caso, en el ámbito laboral muchas veces por falta de conocimiento no se resuelven problemas o conflictos laborales, ya que las autoridades intervienen parcialmente.

Si sumamos la falta de certeza jurídica que sufren los tripulantes al emblemático perfil de los armadores negligentes que abandonan tripulaciones y embarcaciones, se convierte en un escenario realmente adverso.

Sobre la protección del derecho de los trabajadores se deben reconocer los avances que ha instaurado el Grupo Mixto OMI/OIT que estudia la noción de 'abandono', determinado como todo período de escala superior a 48 horas durante el cual el buque no recibe órdenes de operación. En algunos casos, resulta difícil determinar con exactitud a partir de qué momento se puede considerar que un buque y su tripulación han sido abandonados. Por ejemplo, puede emitir promesas de pago que no abonará o cursar pedidos de alimentos y suministros que en definitiva no pagará, lo que impide establecer con precisión la fecha en que el abandono se ha hecho efectivo. Este signo es más común de lo que pudiera parecer: algunos navieros u operadores de los buques abandonan a la tripulación antes de enfrentar deudas de salarios caídos.

A continuación se presentan algunos casos de abandono de la tripulación y la falta de pago de sus salarios.

CASO 1.

En enero 2006, Al Manara, un buque que navegaba bajo bandera de Saint Kitts y Nevis, partió cargado de carbón desde Somalia hacia Dubai. Una avería en el motor del buque lo mantuvo a la deriva por 18 días hasta que las Autoridades Portuarias de Seychelles lo remolcaron.

Los certificados de seguridad en la navegación se habían vencido, las provisiones de alimentos y agua se agotaron y el buque en poco tiempo fue invadido por ratones y cucarachas. El propietario del barco no sólo no quería pagar el precio del remolque y las provisiones, sino que además no había pagado los salarios de los últimos seis meses a 18 marinos provenientes de Etiopía, India, Iraq, Myanmar, Sudán, Somalia y Ucrania.

En julio de 2006, cuatro miembros de la tripulación continuaban a bordo, mientras que cuatro habían sido repatriados por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF). Las Autoridades Portuarias de Seychelles proporcionaron los medios de subsistencia a la tripulación restante.⁷

CASO 2.

La tripulación del transbordador de pasajeros y vehículos de pabellón chipriota Media V, recibieron asistencia de la ITF, tras haberse visto abandonados en Durrës, Albania, en enero de 2005. Los 40 marinos, a quienes se debían 11 meses de salarios, fueron abandonados por el propietario de buques griego (no que chipriota?), Palmier, sin electricidad y sin alimentos y agua potable.⁸

CASO 3.

El Fiesta Casino, propiedad del consorcio estadounidense, Fiesta Cruise Line, fue el primer buque de su género explotado en México. El 22 de febrero de 2007 su dotación fue abandonada carente de combustible, de agua potable y de alimentos.

7. Organización Internacional del Trabajo (OIT), (13 de mayo de 2009), <<http://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home>>.

8. Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), (2006: 13).

Registrado como 'buque muerto' por la Organización Marítima Internacional, el buque contaba con una dotación de 15 miembros—en su mayor parte mexicanos—que tuvo que permanecer a bordo, junto con su capitán estadounidense, Eddy Narciso Gómez, hasta el 15 de junio—fecha en que, finalmente, pudieron abandonar el buque. Los miembros de la dotación tuvieron que sobrevivir sin provisiones, salvo por bebidas no alcohólicas y pan enviados por los sindicatos. También tuvieron que vivir a bordo del buque totalmente a oscuras, víctimas de funcionarios mexicanos corruptos, y abandonados por los propietarios.⁹

Este tipo de casos, el 'abandono', pone en peligro la vida de las tripulaciones—es una constante; de aquí la apremiante intervención de organizaciones y organismos internacionales.

Hasta marzo de 2006, el registro muestra 65 casos notificados de abandono de gente de mar en el mundo. Del 2004 a marzo de 2009 existen otras bases de datos como Equasis, que patrocina la ITF con la Cámara de Navieros, para encontrar el historial de embarcaciones, datos como el propietario, las detenciones por el estado rector de puerto, etc.¹⁰

La organización social de mayor influencia internacional y más representativa por las campañas en defensa de los marinos, es la International Transport Workers Federation (ITF), que agrupa al personal del transporte marítimo, ferroviario, portuario, del transporte por carretera de mercancías y de pasajeros, navegación interior, pesca servicios turísticos y aviación civil; representa a escala mundial a los trabajadores del transporte, defiende sus intereses mediante acciones de solidaridad mundiales.

En la actualidad la ITF, a través de sus inspectores en todo el mundo,¹¹ promueve la campaña en contra de buques de conveniencia,

9. Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), (2008: 14-17).

10. Página de Base de datos Equasis patrocinada por la ITF. <www.itfseafarers.org/ouk_up_ship.cfm>.

11. Los inspectores de la ITF suman 73, distribuidos en los siguientes países: Francia, Grecia, India, Irlanda, Islandia, Israel, Italia, Japón, Kenia, Letonia, Lituania, México, Nueva Zelanda, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Panamá, Polonia, Portugal, Puerto Rico, Reino Unido, Rumania, Rusia, Sudáfrica, Suecia, Taiwán, Turquía, y Ucrania.

brindan apoyo por la falta de pago o retraso en el pago de salarios y asisten a los trabajadores para poder recuperar sus sueldos.

Como se ha mostrado, en la mayoría de las embarcaciones se contrata tripulación que represente mayores beneficios económicos. Esta condición se ha convertido en la discriminación de tripulaciones de origen europeo por los gastos en salarios. Por otro lado, ciertas nacionalidades de marinos reciben discriminación en el pago de sus salarios, siendo más bajos en comparación con los de otros países. El mejor caso para explicar este fenómeno es el de los filipinos, que en la actualidad representa un cuarto del total de tripulaciones del sector marítimo, siendo una mano de obra segura y barata. A esta nacionalidad se le suman la de Birmania y Ucrania, que se prestan a paga de salarios por debajo de los mínimos que fija la OIT, además de permitir laborar bajo condiciones precarias.

Para darnos una idea de la diferencia de salarios pagados entre un marino europeo, por ejemplo de Reino Unido, contra uno de Filipinas, veamos la siguiente tabla de salarios del 2005:

Resumen del coste de los salarios, países seleccionados				
(USAS\$ por mes de servicio)				
	Capitán		Marino Prefrente	
	Graneleros	Petroleros	Graneleros	Petroleros
Reino Unido	9,300–11,000	11,000–12,800	3,500–4,200	4,200–4,900
Dinamarca	8,760–10,820	9,720–11,850	3,810–4,120	4,330–4,640
España	7,300–7,500	8,300–8,500	2,100–2,300	2,200–2,400
Paquistán	4,800–5,200	5,300–5,600	1,300–1,400	1,300–1,400
India	4,700–4,900	5,500–5,900	1,160–1,400	1,215–1,400
Croacia	4,600–5,000	6,000–8,000	1,300–1,400	1,300–1,400
Corea(Sur)	4,500–5,000	5,500–6,500	1,400–1,700	1,700–2,300
Letonia	4,500–5,000	5,500–5,800	1,300–1,400	1,300–1,400
Rusia	4,500–4,800	5,000–5,500	1,300–1,400	1,350–1,450
Polonia	4,500–4,700	5,900–6,300	1,200–1,400	1,350 –1,550
México	4,330–4,530	4,750–4,950	1,150–1,400	1,200–1,450
Montenegro	4,100–4,300	6,150–6,350	1,300–1,400	1,390–1,490
Egipto	3,880–4,080	4,490–4,690	1,400–1,450	1,400–1,450
Rumania	3,800–4,000	5,050–5,250	1,150–1,400	1,350–1,550

*Alfredo Salazar López
Instituto de Estudios
Internacionales
Universidad del Mar
Bahías de Huatulco
Oaxaca, México*

Resumen del coste de los salarios, países seleccionados				
(USA\$ por mes de servicio)				
	Capitán		Marino Preferente	
	Graneleros	Petroleros	Graneleros	Petroleros
Filipinas	3,600-4,000	3,800-4,300	1,050-1,400	1,100-1,400
Ucrania	3,460-3,660	3,980-4,190	870-970	970-1,070
China	2,700-3,300	3,550-4,150	820-1,000	970-1,200
Birmania / Myanmar	2,150-2,350	2,550-2,750	370-420	450-500

Fuente: Precious Associates, from Drewry report, 'Ship Operating Costs Annual Review and Forecast-2004/05'. NB: Los salarios anteriores no tienen en cuenta las mejoras salariales de conformidad con los convenios de la ITF.¹²

En el caso de las jornadas de trabajo a bordo, al haber un número de personal reducido, será la dotación existente la encargada de asistir todas las actividades que se requieren en las embarcaciones, ya sean de carga o de atención de pasajeros, representando un riesgo para la navegación por el exceso en la jornada del trabajo.

En la actualidad los buques más modernos han reducido el número de tripulantes; por ejemplo en los 70's un buque de carga a granel normal de 10000 TRB tenía una tripulación de 40 miembros; en la actualidad un buque de carga mucho más grande cuenta aproximadamente con entre 18 y 25 miembros a bordo.

Los cruceros de igual manera han disminuido el número de tripulación respecto al número de pasajeros, y los trabajadores, a pesar de tener grandes cargas de trabajo, además deben sonreír todo el tiempo para poderse ganar la vida, por el ingreso que representan las propinas que puedan recibir de los cruceristas. Aquí aparece otro factor de desgaste para los marinos, consistente en el emocional, por tener que mostrar siempre una actitud agradable y servicial.

12. Marino Preferente se refiere a aquel marino que la legislación nacional lo considere competente para realizar cualquier trabajo que pueda exigirse de un miembro de la tripulación destinado al servicio de puente (que no sea oficial, miembro de la maestranza o marino especializado), y que posea un certificado de marino preferente. De acuerdo al Convenio C47 sobre el certificado de marino preferente, 1946 de la OIT.

La fatiga derivada de largas jornadas de trabajo es otra de las condiciones a la que se exponen los marinos en buques sub-estándar; esto es, con base en el informe publicado por la ITF, ('Adequate Manning and Seafarers' Fatigue: the International Perspective') presentado en enero del 2007 al Subcomité de Normas de Formación y Guardia (STW) de la OMI, en Londres. Investigadores aseguran que hay pruebas contundentes que muestran que la fatiga existe en el sector marítimo, y que la industria no ha puesto atención ni recursos a favor de disminuir o evitar este problema. El informe examina también cómo otros sectores del transporte están tomando medidas para la disminución de la fatiga, como el de la aviación, donde la Organización de la Aviación Civil Internacional pone un límite entre 70-100 horas de vuelo al mes, mientras que en la reglamentación marítima están permitidas 98 horas semanales.

En estas cifras se puede apreciar la magnitud del problema, y la importancia de realizar acciones a favor de los marinos mercantes para implementar medidas a nivel internacional para evitar la fatiga en el sector marítimo.

Otro factor más de fatiga para los marinos son los tiempos menos prolongados de estadía en puerto. Con el objetivo de reducir costos, sólo se tienen unas cuantas horas para bajar de la embarcación.

Se cuenta con estudios e instrumentos internacionales que demuestran que los marinos deberán contar con espacios de esparcimiento exclusivos. La OIT a través de la Conferencia Internacional del Trabajo adoptó el Convenio 163 sobre el Bienestar de la Gente de Mar promovido por la ICSW, para atender la fatiga de los marinos a través de las Casas de los Marinos que se ubican en puertos de arribo.

Es evidente que las condiciones precarias de trabajo, salario y fatiga es causa de que el 80% de los accidentes marítimos sucedan debido a fallas humanas. Esto hace imprescindible tomar cartas en el asunto. La ITF a través de una campaña contra la fatiga en el mar, lanzada en agosto del 2006, logró persuadir a un número suficiente de gobiernos para exhortar a la OMI para que adopte medidas sobre este tema.

*Alfredo Salazar López
Instituto de Estudios
Internacionales
Universidad del Mar
Bahías de Huatulco
Oaxaca, México*

Se trata de una larga lista de complicaciones a la que se enfrentan los marinos, a la que se suman las condiciones de alimentación y alojamiento, que varían de acuerdo al país de los armadores; por ejemplo, los buques pertenecientes a países del Norte de Europa, Estados Unidos, Japón y Corea proveen de buenas condiciones, pero también puede haber variaciones de buque a buque por cuestiones de uso; por ejemplo, en los buques de crucero y los buques de carga general/graneleros, el alojamiento de los marinos es reducido, inhabitable, por cuestiones de productividad de espacios, ya que los alojamientos representan altos costos. Existen buques donde los alimentos que se les proporciona a los marinos muchas veces es insuficiente o de mala calidad, al igual que el abasto de agua, alojamientos sin luz ni ventilación suficiente, y a veces infestados de plagas. Generalmente esto se da en transbordadores y graneleros anticuados, y de buques de carga general que no transitan rutas internacionales.

Las malas condiciones no se limitan al trabajo a bordo de buques de carga; también se encuentran en buques de pesca. Esta industria es un tanto más compleja: se encuentra representada por 5 millones de trabajadores.¹³

La ITF informó del caso de diez pescadores indonesios en condiciones precarias no sólo de alimentos sino de vida a bordo, con alimentos caducos, carne y verduras podridas. En la cabina habitaban 12 personas, y por si esto fuera poco, para poderse lavar les decían que se ducharan en cubierta con las olas.¹⁴ Sobre este rubro la OIT toma cartas en el asunto, al redactar el Convenio 188 sobre el trabajo en el sector pesquero en 2007.

Por todo esto, es evidente la relevancia de implementar una medida urgente para obtener condiciones dignas de vida y de trabajo de los marinos. Para que esto suceda se requiere de una colaboración conjunta, de los Estados miembros y no miembros de la OIT, Organismos Internacionales en la materia, armadores y marinos, y organizaciones de la sociedad civil, para controlar el fenómeno del empleo de Banderas de Conveniencia (BDC), con las que los armadores, operadores y los Estados

13. Al respecto, en Junio del 2007 se adoptó por la OIT, el Convenio sobre el trabajo en la pesca (2007, N° 188).

14. Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), (2007:16).

se han valido para evadir responsabilidades sociales, administrativas, técnicas, de protección al medio ambiente y seguridad en la navegación, como lo veremos en el siguiente subcapítulo.

CONDICIONES LABORALES EN BARCOS QUE ENARBOLAN BANDERA DE CONVENIENCIA (BDC)

En el transporte marítimo, entre la propiedad del buque y el Estado que abandera debe existir un nexo genuino, como lo menciona el Convenio de Ginebra de 1958 sobre Alta Mar, en el artículo V: 'debe existir una relación auténtica entre el Estado y el buque, y en concreto, el Estado debe ejercer de modo efectivo su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que ondean su pabellón'.¹⁵ En el mismo sentido la CONVEMAR menciona en su Art. 94 el poder que ejercerá el Estado sobre los buques que enarbolan su pabellón, de conformidad con su derecho interno sobre todo buque que enarbole su pabellón y sobre el capitán, oficiales y tripulación, respecto de las cuestiones administrativas, técnicas y sociales relativas al buque, y tomará todas las medidas necesarias para mantener la seguridad del buque y de su tripulación;¹⁶ sin embargo, esto no ha sido suficiente ante la flexibilidad de los Estados de Pabellón para exigir a los armadores el cumplimiento de las normas de seguridad en la navegación. Esta causa ha permitido la proliferación de más buques con BDC.

Para conocer qué desventajas representan las BDC para los marinos, empezaremos por conocer qué son. Las BDC son un cáncer para el mundo, no sólo por el perjuicio y menoscabo a los derechos humanos de la gente de mar, sino también por su afectación al medio ambiente. Ahora bien, en el ámbito del trabajo a bordo de buques, ¿cómo se determina, o cuáles son los signos o características para considerar qué está en este supuesto?

Una de ellas es la inexistencia de un vínculo genuino entre el armador, o dueño de un buque, y la bandera que se enarbola, esto es, cuando la propiedad beneficiosa y el control de un buque están ubicados en un país, o países distintos al de su bandera. (De acuerdo a la ITF).

15. Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), (2001: 63).

16. CONVEMAR Artículo 94 Párrafo 1 y 2 y 3

Y entre sus principales características se encuentran los criterios de Rochdale, redactados en la década de 1970:

- Se permite que las personas que no son súbditos del país posean y controlen buques.
- Existe facilidad de ingreso y abandono del registro.
- Los impuestos sobre la navegación son bajos o inexistentes.
- El país en cuestión no necesita el tonelaje para sus propias necesidades, pero se haya interesado en obtener las cuotas del tonelaje.
- No se pone traba alguna a la tripulación de los buques por marinos no nacionales y,
- El Gobierno en cuestión es incapaz o no está dispuesto a imponer las normas nacionales o internacionales a 'sus' buques.¹⁷

Ahora es importante conocer, si no todas, al menos las BDC más representativas:

- | | |
|-------------------|---|
| 1. Panamá |  |
| 2. Liberia |  |
| 3. Bahamas |  |
| 4. Islas Marshall |  |
| 5. Malta |  |
| 6. Chipre |  |

Entre estas BDC se encuentran abanderadas la mayor parte de las embarcaciones comerciales del mundo; solamente entre ellas suman 13,610 buques con tonelaje mayor a 100 TRB, hasta enero de 2007.¹⁸

Ahora bien ¿a qué escenario se enfrentan los marinos mercantes cuando las condiciones mínimas laborales que se establecen en los Convenios Internacionales no son observadas por los Esta-

17. Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) (2001: 13).

18. Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) (2001: 26).

dos de pabellón que abanderan el grueso del tonelaje mundial, y no tienen interés en que éstas se cumplan? Esto sumado a que en los buques BDC se contrata tripulación de países diferentes al del registro del buque, causa de falta de certeza jurídica para la tripulación en el caso de reclamaciones por las precarias condiciones de trabajo. Para muestra basta recordar el caso del M/V Albattani, Bandera de Egipto, en el que se evidenció la ausencia de autoridad para asistir a las tripulaciones.¹⁹ Es difícil que los marinos encuentren apoyo en sus países de origen. Otra condición negativa es que los armadores reclutan personal no sindicalizado; con ello hacen más vulnerable al trabajador y los que llegan a contar con sindicato, carecen en la mayoría de las veces de poder para ejercer influencia sobre lo que ocurre en los buques.

Otra característica de los buques de BDC, de acuerdo a la ITF, es la inseguridad, debido a que muchos de los buques de BDC son más antiguos que el promedio de la flota mundial, están más expuestos a siniestros y presentan mayor índice de accidentes y por tanto, mayor riesgo de trabajar en éstos.

También en los BDC se encuentra el índice más alto de muertes: alrededor de 2000 víctimas en alta mar al año.²⁰

El retraso y falta de pago de prestaciones salariales es algo común para los marinos de buques BDC; sin embargo, la informalidad de cualquiera de las irregularidades que se enuncian son motivo para formar parte de las llamadas 'listas negras', que boletinan los armadores para no volver a contratar a los marinos que hayan participado en alguna movilización asistidos con la ITF. El temor de perder el empleo inhibe la presentación de quejas por parte de los marinos y, desde luego, afecta la Campaña contra Buques de Conveniencia que promueve la ITF. Esta medida ha sido posible contrarrestarla a través de la presencia espontánea del inspector de la ITF a bordo del buque, exigiendo al Capitán la inspección de listas de pago, así como los certificados de seguridad vigente y firma de con-

*Alfredo Salazar López
Instituto de Estudios
Internacionales
Universidad del Mar
Bahías de Huatulco
Oaxaca, México*

19. Tapia Guerrero, Luis Artur (2002: 135-136).

20. Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), <<http://www.itfglobal.org/flags-convenience/flags-convenien-184.cfm/ViewIn/SPA>>, D.E. 16 de Febrero de 2009.

trato con los tripulantes, además de entrevistas con éstos y visitas a la cambusa, crew mess y cabinas.

Esto es lo que hace a las BDC muy convenientes para los armadores, puesto que lo que buscan es la disminución de los gastos de operación, para poder competir en el sector, pero a costa del bienestar de sus trabajadores.

TRABAJO MARÍTIMO EN MÉXICO

Ahora veamos qué es lo que sucede en nuestro país, y en qué condiciones trabajan los marinos mexicanos en embarcaciones mexicanas y extranjeras.

Condiciones de empleo para los marinos mercantes mexicanos;

Para conocer cómo se encuentra el trabajo de los marinos mexicanos explicaremos brevemente la situación de la marina mercante en México;

México cuenta con antecedentes históricos del valor que reconoció para crear una Marina Mercante Nacional, desde la expropiación petrolera en 1935 por el presidente Lázaro Cárdenas; también desde la presidencia Adolfo Ruiz Cortines en los años 50 presentó el Programa de Progreso Marítimo.

Durante los gobiernos de Luis Echeverría (1970-1976) y José López Portillo (1976-1982) la flota petrolera estatal creció a un grado tal que durante estos años, México ocupó uno de los primeros lugares entre las marinas mercantes latinoamericanas. En el sexenio de López Portillo se construyeron los cuatro astilleros más importantes del país: Veracruz, Mazatlán, Guaymas y Ensenada. Aunque durante estos periodos el transporte marítimo tenía cierta importancia en el gobierno mexicano, parece que no se ha tomado una verdadera conciencia de lo que esto significa para el país, donde cada vez se da menos importancia a la marina mercante y dependemos de la transportación por fletes extranjeros. Y este desinterés por parte del gobierno da lugar a un proceso de desregulación, que provoca que los marinos no tengan condiciones laborales óptimas.²¹

En el país se han incrementado los volúmenes de carga transportados a partir de la liberación de la economía en los 90,

21. Tapia Guerrero, Luis Arturo (2008: 8-9)

mientras la flota mercante nacional disminuye muy cerca de la desaparición. El cabotaje es el principal sector generador de empleos a los marinos mexicanos, pero su crecimiento es menor con relación al crecimiento del transporte marítimo total.

Anteriormente la Ley de Navegación de 1994 concedía permisos para navegación interior y de cabotaje a embarcaciones extranjeras; estos se podían renovar permanentemente, lo que cancelaba la reactivación de la Marina Mercante Nacional; lo cierto es que de manera lenta, pero con acciones por parte de la CAMEINTRAM (Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo) y de la autoridad marítima, se ha restado presencia al otorgamiento de permisos de navegación;²² esto es gracias a la actual Ley de Navegación y Comercio Marítimos publicada el 1° de Junio de 2006, que en el artículo 40 menciona que los plazos del permiso es de tres meses, renovables hasta siete veces como máximo, así que el naviero mexicano que vaya a permanecer en aguas mexicanas por más de dos años tendrá que abanderar como mexicana la embarcación en el periodo máximo señalado. Esta disposición podría beneficiar a los marinos mexicanos; cuando las navieras mexicanas tengan banderas mexicanas la tripulación deberá ser, por ley, mexicana.²³

La principal fuente de empleos para los marinos mercantes mexicanos es PEMEX, actualmente la única empresa pública con embarcaciones; sin embargo, su flota es cada vez menor por lo que contrata empresas privadas extranjeras para el transporte de cabotaje y de altura, y esto definitivamente afecta el mercado laboral de los marinos mexicanos.

En cuanto al tráfico de altura en embarcaciones de bandera nacional, este es inexistente después de que se vendiera el Teoatl, que se encontraba amarrado por paro de huelga en Tuxpan, apenas el pasado 2007. Paradójicamente México depende del movimiento del comercio exterior de importación y exportación a través de buques extranjeros en un 80%; sin embargo, esta no ha sido una causa para estimular la adquisición de flota nacional, que, debemos enfatizar, no se trata de un privilegio

22. Informe de Actividades de la CAMEINTRAM (2007).

23. De acuerdo a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su Art. 25 y Art. 7 de la Ley Federal del Trabajo.

sino de un tema de seguridad nacional; la falta de marina mercante nacional la sufrió Venezuela cuando estuvo en Huelga PEDEVESA (Petróleos de Venezuela).

La participación del tráfico de altura en puertos de México ha pasado de 51% en 1970 a poco más de 70% en los años 90. Esto se debe a la reforma portuaria, que vino a ofrecer servicios ágiles a las embarcaciones que arribaban a puertos mexicanos; sin embargo, este crecimiento en materia de desarrollo de la marina mercante nacional no es paralelo: el escenario actual es puertos más modernos, y una flota precaria con una disminución de oferta de trabajo para los marinos mexicanos.²⁴

Como menciona Arturo Tapia, no sólo el tráfico de altura sino el de cabotaje, dependen de embarcaciones extranjeras. La crisis de la marina mercante se enfrenta a la liberalización del mercado, al haber una apertura a la competencia con empresas extranjeras y la inexistencia de apoyos para resistir las nuevas condiciones del mercado.

El año de 1999 fue cuando México dejó de participar en tráfico de altura y comenzó la dependencia total de embarcaciones extranjeras para el movimiento de contenedores. En México, hace sólo 10 años, TMM era una de las cinco líneas navieras más importantes del mundo, y al vender su flota de buques portacontenedores al grupo CP Ships (hoy Hapag-Lloyd), dejó inexistente la marina mercante nacional para competir a nivel internacional.²⁵ Como ejemplo puedo mencionar el

CASO DE LA EMPRESA NAVIMIN

En el 2005, la última empresa dedicada al tráfico de altura con bandera mexicana, Compañía Naviera Minera del Golfo (Navimin), dedicada al transporte de azufre líquido de Coatzacoalcos, Veracruz a Tampa, Florida fue rechazada por PEMEX para renovar contrato, por riesgos de operación y fallas en la estructura, a pesar de haber obtenido un peritaje favorable por parte de la empresa calificadora American Biuring Shipping. La filial de PEMEX encargada de la contratación de buques, PMI Comercio Interna-

24. Informe de Actividades de la CAMEINTRAM (2007: 20)

25. M. Á. Castillo Ortiz (2008).

cional, asignó a los barcos 'Aurora' y 'Margaret Sue' de banderas polaca y americana, respectivamente, para realizar el tráfico marítimo de exportación de azufre. El buque 'Teoatl' necesitaba de reparaciones, pero el costo de éstas no pudo ser solventado por la compañía, que se declaró en quiebra y dejó de pagar salarios a sus trabajadores. Esta situación vino colapsar a esta naviera, si contamos en cuenta que apenas cuatro años antes había perdido el buque MS Otapan al ser embargado por el gobierno holandés, tras descubrir las autoridades ambientales una fuente de contaminación de asbesto a bordo que fue dispuesta en condiciones no adecuadas por los mismos marinos mexicanos, bajo instrucción de la empresa.²⁶

En la actualidad encontramos que los marinos mexicanos que desean trabajar en navegación de altura tienen que hacerlo en embarcaciones extranjeras, donde las empresas navieras se inclinan a realizar contratos por tiempo definido sin pertenencia a ningún sindicato.

Los pocos buques mexicanos que se encuentran cubiertos por contratos colectivos son propiedad de PEMEX y sólo pueden embarcarse personal del sindicato de PEMEX o de confianza de la misma empresa.²⁷

La dependencia que tiene el país de embarcaciones extranjeras no sólo para el tráfico de altura sino para el cabotaje, afecta al mercado de trabajo de los marinos mexicanos al ser inestable, además de la existencia de incapacidad nacional para regular el trabajo de embarcaciones extranjeras en México, aunque se trate de navegación de cabotaje.²⁸

Para demostrar la afirmación que se hace, está el ejemplo del caso del buque de posicionamiento dinámico de buceo 'Bold Endurance' con 55 personas a bordo; entre ellos se encontraban 32 personas de buceo, 10 del personal de comisariato y 10 personas de líneas. En marzo de 2009, el Capitán canadiense Darin McNeill,

26. M. Á. Castillo Ortiz (2008).

27. T. Guerrero, L. Arturo (2008: 64).

28. De acuerdo con la investigación realizada por Tapia Guerrero, donde nos muestra que la internacionalización de las banderas que ondean las embarcaciones en el cabotaje mexicano han condicionado al trabajo marítimo ante la incapacidad de la legislación nacional para regular el trabajo de mexicanos en embarcaciones extranjeras.

pone en peligro a la tripulación, bajo amenaza de desembarcar o de lo contrario, de mantenerlos sin alimentos—esto debido a que los trabajadores se unen para hacer la petición de pago, ya que se les debía más de tres meses de salarios, a esta tripulación y a los del abastecedor Rita Candies, con contrato con la paraestatal PEMEX y propiedad de Oceanografía S.A. de C.V.²⁹

Este hecho explica la falta de poder gubernamental para intervenir en favor de las tripulaciones mexicanas; la Ley de Navegación vigente prevé en el artículo 33 la coordinación de autoridades, quienes deberán convocar a la autoridad marítima para solucionar esta clase de conflictos laborales. Las disposiciones que prevé la ley de navegación vigente no han madurado ante estas circunstancias que se presentan. Esto crea falta de certeza jurídica en los marinos. La tarea de las autoridades es reconocer este derecho, además de los que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece:

Los mexicanos serán preferidos a los extranjeros en igualdad de circunstancias, para toda clase de concesiones y para todos los empleos, cargos o comisiones de gobierno en que no sea indispensable la calidad de ciudadano.³⁰

Una tragedia que marcó notablemente la falta de condiciones de seguridad de los marinos mexicanos a bordo de plataformas petroleras, como veremos a continuación, es el Caso Usumacinta, que, lamentablemente, tuvo que suceder para que PEMEX comenzara a tomar medidas serias en la seguridad a bordo de éstas.

CASO PLATAFORMA USUMACINTA

Octubre de 2007. El cambio súbito en las condiciones climatológicas de la Sonda de Campeche a razón del frente frío no. 4, registró rachas de viento de hasta 130 km/hr y olas de 6

29. Marinos Mercantes Mexicanos <<http://marinosmercantesdemexico.blogspot.com/>>, D.E. 30 de Marzo de 2009.

30. En este blog de marinos mercantes se hace hincapié en que son miles las denuncias que se hacen por falta de salarios en tripulaciones, en la Cd. del Carmen, Campeche, de empresas privadas como Oceanografía, Grupo Protexa, Grupo Diavaz, Grupo Demar, Camsa, entre otras, que actúan bajo la protección de funcionarios de PEMEX.

a 8 metros, que ocasionaron que la plataforma de perforación Usumacinta golpeará el árbol de válvulas del pozo Kab-101, provocando la fuga de aceite y gas.

La tragedia en la plataforma Usumacinta en la sonda de Campeche, donde perdieron la vida 21 personas, ya es considerada como una de las peores en la historia de PEMEX. Desde el accidente de dos helicópteros en vuelo en 1999, que provocó 20 muertos, no se recuerda otro incidente de tal magnitud.

Los trabajadores sobrevivientes del siniestro narran que la confusión y la desesperación por la fuga de aceite y gas que se registraba, no permite afirmar que alguien se haya ‘arrojado’ al mar.

Las mandarinas (balsas de emergencia selladas herméticamente) para salvaguardar las vidas de trabajadores petroleros, no fueron resistentes a las inclemencias del mar; la fuerza de las olas de hasta 12 metros rompió con la escotilla, dando paso al agua y obligando a los pasajeros a abandonarlas. Se cree que no están diseñadas para soportar el temporal de 130 kilómetros por hora.

El conteo final de sobrevivientes del accidente en la plataforma Usumacinta arroja 63 trabajadores con vida, 21 fallecidos y un desaparecido.

En la apreciación de distintos especialistas³¹ en este suceso, no se actuó a tiempo. Primero para la evacuación del personal, ya que, según los trabajadores, desde 24hrs. antes se tenía conocimiento que las rachas de viento eran de más de 100 kilómetros por hora, y que la plataforma estaba inclinada. La evacuación a tiempo hubiera evitado muertes; además de que los trabajadores no contaban con la capacitación necesaria para actuar ante estos tipos de siniestros, los equipos de seguridad no eran ni los necesarios ni los suficientes para el personal a bordo. Las mandarinas no resistieron los fuertes vientos por lo que los trabajadores tuvieron que salirse a mar abierto.

Es de lamentar este tipo de incidentes, por lo que urge que las autoridades tengan una clara intervención en las condiciones laborales de la gente de mar.

*Alfredo Salazar López
Instituto de Estudios
Internacionales
Universidad del Mar
Bahías de Huatulco
Oaxaca, México*

31. Recomendaciones de la Comisión Especial Independiente, p. 3.

La Comisión Nacional de Derechos Humanos (CNDH), realizó una investigación al respecto, y dictaminó una serie de observaciones hacia PEMEX. En primer lugar, para que mejore notablemente las condiciones laborales en las plataformas petroleras, entre las que se encuentran: otorgar al personal capacitación adecuada y permanente, no solamente para el desempeño de sus funciones sino para la salvaguarda de su integridad física y de su vida, con especial atención al uso del equipo de seguridad con los que cuenta cada estructura, así como no otorgar licitaciones a empresas que no cumplan con las medidas de seguridad necesarias.³² En segundo lugar, a la Procuraduría General de la República para iniciar las averiguaciones en contra de servidores públicos y prestadores del servicio involucrados en la toma de decisiones. Se debe prestar especial atención a una de las observaciones que hace la CNDH en la Recomendación que nos ocupa, y es que PEMEX deberá vigilar que las empresas que contraten con ella el empleo de plataformas, sin importar de qué nacionalidad sean, deberán cumplir con las condiciones de trabajo, capacitación y seguridad para la gente de mar.

A la fecha, el resolutivo que dictó la Comisión que creó el Director General de PEMEX, Jesús Reyes Heróles, encabezada por el premio Nobel de Química, Dr. Mario Molina, confirma la falta de capacitación del personal a bordo; además, a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social se le recomendó verificar la correcta aplicación de las normas de seguridad e higiene en los centros de trabajo de PEMEX y sus contratistas, y vigilar la observancia y aplicación de las disposiciones relativas contenidas en la Ley Federal del Trabajo y en sus Reglamentos.

CONCLUSIONES

En los años 80, al haber una disminución del comercio mundial, los navieros se vieron en la necesidad de reducir costos, tomando como primera medida disminuir los gastos en tripulación, y por otro lado comenzaron a recurrir a las BDC, para poder obtener beneficios económicos y menos responsabilidades. Con estas medidas se ocasionaron malas condiciones laborales para los marinos

³² Recomendación (2009: N° 14).

(debido a que no existe un vínculo genuino entre el armador o dueño del buque y la bandera que enarbola) y el incremento en accidentes al medio marino (porque con las BDC aumentó el uso de buques antiguos).

Por lo que el factor principal de protección de los derechos laborales y humanos de los marinos mercantes, es la observación y cumplimiento de los Estados del Pabellón y del Estado Rector de Puerto; es decir, como lo menciona la CONVEMAR en su Art. 94, el Estado de Pabellón debe tomar medidas de las condiciones de trabajo, seguridad del buque y su tripulación.

Muchos estados sirven de escudo a navieros sin experiencia en el sector, dejando que violen derechos humanos y garantías laborales, fundamentado en la soberanía que guardan los Estados en la extensión de territorio de las embarcaciones que abanderan. Esta condición de soberanía ha quedado rebasada; además, la CONVEMAR es muy clara en el artículo 94: que no se va permitir que ningún país de abanderamiento realice actos ilícitos en contra de los miembros de la tripulación; es por ello que el MLC 2006 refiere en su preámbulo a la CONVEMAR, por ser un instrumento con reconocimiento internacional adoptado por la gran mayoría de los países miembros de Naciones Unidas y que procura el respeto a la integridad del medio ambiente y del ser humano.

Ahora bien, entre los problemas laborales más frecuentes entre la gente de mar están: el abandono de la tripulación, el retraso o falta de pago de los salarios correspondientes, discriminación y pago de salarios bajos, largas jornadas de trabajo y fatiga, comida y alojamientos insalubres.

Por lo anterior, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Organización Marítima Internacional (OMI), se esfuerzan por regular el transporte marítimo, principalmente a través de la adopción de convenios que beneficien el desarrollo del sector. Así también la ITF es la organización social más representativa e incide de manera relevante en la defensa de los intereses de los marinos mediante campañas y acciones de solidaridad mundiales.

En el caso de México, el tráfico de altura y cabotaje dependen de embarcaciones extranjeras, y cuando los marinos

*Alfredo Salazar López
Instituto de Estudios
Internacionales
Universidad del Mar
Bahías de Huatulco
Oaxaca, México*

se enfrentan a malas condiciones laborales, es recurrente la falta de conocimiento y homogeneidad de los ordenamientos nacionales e internacionales, para que las autoridades puedan actuar con certeza jurídica.

OBRAS CITADAS

- Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo (2007) *Informe de Actividades de la CAMEINTRAM,. Permisos temporales de navegación.*
- Castillo Ortiz, M. Á. (2008), 'Navimin corre la suerte del Titanic' *Reportaje de Revista T21.*
- (2006), 'Reporte Sectorial de la Marina Mercante', *Revista T21*, 16.
- Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (2006), *Boletín de los marinos* N° 20.
- (2007), *Boletín de los marinos*, N° 21.
- (2008), *Boletín de los marinos*, N° 22.
- (2009), *Boletín de los marinos*, N° 23.
- Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (2001), *Una revisión de la Campaña BDC de la ITF, Oslo a Delhi.* Londres.
- Organización Internacional del Trabajo (2001). *El impacto en las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar de los cambios en la estructura de la industria naviera.* Ginebra.
- Recomendaciones de la Comisión especial Independiente, encabezada por el Dr. Mario Molina Pasquel Henríquez.
- Recomendación No.14/2009. Caso de la Plataforma Usumacinta de PEMEX en la Sonda de Campeche.
- Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2009) *Diario Oficial de la Federación.*
- Reglamento Interior de la Secretaría de Relaciones Exteriores (2009) *Diario Oficial de la Federación.*
- Salgado y Salgado, J. E. (1997) *Panorama del Derecho Mexicano. Derecho marítimo.* México: Mc. Graw Hill.
- Tapia Guerrero, L. A. (2002), *Desregulación laboral en el sector de transporte marítimo en México: dumping social y crisis de la marina mercante nacional.* <http://conocimientoabierto.flacso.edu.mx/medios/tesis/tapia_lares.pdf> .(consultado el 11.09.2012).
- (2008), *Estudio regional del mercado laboral para marinos latinoamericanos. El caso de México.* <<http://quipuojeda.blogspot.com/2010/06/estudio-regional-del-mercado-laboral.html>> (consultado el 11.09.2012).