

## El Trabajo Marítimo en México\*

*The Maritime Labor in Mexico*

Alfredo Salazar López\*\*

El trabajo marítimo en México está diseminado entre distintos actores sociales (sindicatos, empresas y autoridades). Cuando en el sector marítimo se abordan temas como el empleo, la capacitación, las condiciones de trabajo, los salarios, las perspectivas y los diagnósticos de los actores, muchas veces se contradicen.

La crisis de la marina mercante nacional ha representado la reducción de las oportunidades de empleo en embarcaciones mexicanas, lo que se ha traducido en tasas de desempleo generales muy elevadas, pero particularmente altas en el personal subalterno que labora a bordo de buques, quienes, además, muestran síntomas de edad avanzada. Estas cifras corresponden al conjunto de marinos concentrados en la navegación de cabotaje.

A partir de una disposición constitucional, el cabotaje mexicano está reservado para los navieros locales, al tiempo que el empleo en embarcaciones nacionales se reserva para los marinos mexicanos. De esta manera, el cabotaje se venía considerando como un bastión o una garantía de empleo para los marinos mexicanos; sin embargo, la reducción de la flota nacional, dejó de ofrecer empleo en el servicio de cabotaje.

Se ha detectado que la educación náutica, como institución educativa, no ha mostrado interés en desarrollar la capacitación del personal subalterno a bordo de buques.

No se cuenta con incentivos para la colocación de gente de nacionalidad mexicana en la navegación de cabotaje y de altura. Esto no sólo se refiere a la falta de una flota mercante nacional, sino a la ausencia de mecanismos institucionales y laborales para que la gente se embarque.

El contacto de las organizaciones de marinos (sindicatos) con empresas extranjeras es escaso y resulta problemático, al parecer, por la existencia de una cultura empresarial renuente a tratar temas de contratación con sindicatos.

En el ámbito de las autoridades educativas, parece haberse dejado de lado la labor vinculante entre los centros de formación marítima y la industria. Se trata de actores entre los que no parece haber un desarrollo cooperativo.

Para algunos la mejor vía para promover el empleo de los marinos mexicanos sería la reactivación de la industria mexicana.

Es claro que, mientras se resuelve el dilema de la reactivación o no de la marina mercante, se podrían tomar medidas inmediatas para promover el embarque de los marinos mexicanos en el mercado nacional e internacional y bajo condiciones

\* Este documento fue leído por Francisco Montes Granillo, Secretario General de la Federación Auténtica de Trabajadores del Estado de Veracruz (México), el 17 de septiembre de 2008 en la reunión de trabajo de la International Transport Workers Federation (ITF) *offshore task meeting*, en Ciudad del Carmen, Campeche, México.

\*\* El autor es Licenciado en Derecho, Magíster en Derecho Laboral y en Administración de Empresas Navieras y Portuarias. Se desarrolla como coordinador de la Maestría de Empresas Navieras y Portuarias, Fidená, SCT, es representante de organizaciones sociales y trabajó en la implementación y ratificación del convenio sobre trabajo marítimo.



de trabajo adecuadas. Ante esta posibilidad surgen múltiples interrogantes: ¿Quiénes serían los responsables de la promoción de los marinos mexicanos en el mercado internacional? ¿Qué limitantes institucionales existen para lograr este objetivo? ¿Existen limitantes organizativas para alcanzar dicho fin? En caso afirmativo, ¿Qué medidas son necesarias para promover esa internacionalización de los marinos mexicanos? ¿Es viable y deseable esto?

El panorama no es muy alentador si revisamos los informes que arroja el Comité Técnico de la OIT (Organización Internacional del Trabajo) sobre el cumplimiento por parte del Estado Mexicano de los instrumentos 9 y 22, que versan sobre colocación gratuita de gente de mar y de enrolamiento de gente de mar respectivamente.

La Unión Nacional de Marineros de Veracruz se ha dedicado a denunciar las irregularidades e inobservancia. Esto se muestra en el último documento de 2007 que, sobre el Convenio 9 y 179, la Comisión Técnica llama la atención del gobierno de México para atender el cumplimiento del convenio sobre colocación gratuita de gente de mar, que en resumen son las siguientes:

- a) La Comisión solicita al Gobierno se sirva adoptar las medidas necesarias para poner en práctica la legislación y las disposiciones del Convenio.
- b) La Comisión solicita al Gobierno que prohíba la colocación de la gente de mar por toda empresa comercial que realice actividades con fines lucrativos y velar porque únicamente estén autorizadas a la colocación de la gente de mar agencias gratuitas y, en principio, públicas.
- c) Las Comisiones consultivas, cuestionan la inexistencia del consejo consultivo integrado por representantes del sector público y por organizaciones nacionales de trabajadores y de empleadores, con un número igual de representantes de armadores y de la gente de mar, con el fin de ser consultados en todo lo que respecta al funcionamiento de las agencias de colocación de la gente de mar.
- d) En 2005 la Unión Nacional de Marineros de Veracruz, por conducto de la Confederación de Trabajadores de México, indicó, en sus comentarios relativos a la memoria del Gobierno, que se había establecido un comité de bienestar de gente de mar, en la que desafortunadamente no se ha considerado a las organizaciones de personal subalterno para integrar los comités de bienestar de gente de mar. Esta lamentable condición se reitera en la integración del Órgano de Gobierno de FIDENA (Fideicomiso de Formación y Capacitación para el Personal de la Marina Mercante Nacional) donde sólo lo integran la Orden de Capitanes y la Asociación de Maquinas.
- e) Los artículos 6 y 7 prevén las garantías de trabajo que por escrito se hagan al trabajador, condición que se deberá observar estrictamente con base al artículo 133 de la Constitución Mexicana y que se relaciona con el artículo 194 de la Ley Federal de Trabajo, en

el que se prevé que las condiciones de trabajo de los marinos se harán constar por escrito, en cuatro ejemplares. Un ejemplar quedará en poder de cada parte, otro se remitirá a la Capitanía del Puerto o al Cónsul mexicano más cercano y el cuarto a la Inspección del Trabajo del lugar donde se estipularon. Sobre el particular la Unión Nacional de Marineros de Veracruz, a través de la Confederación de Trabajadores de México, señala que los marinos no reciben copia del contrato de trabajo y, además, las agencias de colocación o los empleadores obligan al trabajador a firmar su renuncia en blanco para evitar que generen derechos. En consecuencia, al respecto, la Comisión exhorta al Gobierno tenga a bien adoptar todas las medidas necesarias para poner la legislación y la práctica en conformidad con estas disposiciones del Convenio e informar al respecto a la Comisión en su próxima memoria.

f) La Comisión hace notar que no existen en el periodo del 1° de enero de 2002 al 31 de diciembre de 2004, inspecciones específicamente a agencias de colocación de la gente de mar.

#### **Observaciones al Convenio 22 sobre enrolamiento de gente de mar.**

- a) La Comisión ruega de nuevo al Gobierno que tome las medidas necesarias para garantizar que la terminación del contrato se registrará en la libreta de marino y que en ese documento no se puede incluir ningún comentario sobre la calidad del trabajo del marino o indicación sobre su salario.
- b) La Unión Nacional de Marineros denunció el incumplimiento a este instrumento, a través de la Confederación de Trabajadores de México, donde indicó que, aunque existen textos en materia de inspección del trabajo, los controles sobre la aplicación de las disposiciones del Convenio son inexistentes debido a los escasos medios de los que disponen los servicios de inspección.

De esta forma, según esta organización, no se efectúa ninguna inspección periódica de los buques. Asimismo, informa que actualmente sólo dos inspectores de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) se encargan a escala nacional de la inspección de los buques extranjeros que enarbolan pabellones de conveniencia y de la recepción de las quejas de los marinos. Lamentablemente estos inspectores no reciben ningún apoyo en su trabajo por parte de las autoridades. El Gobierno indica que para responder a estas observaciones debe obtener más información de la Confederación de Trabajadores de México. La Comisión ruega al Gobierno que proporcione, en su próxima memoria, precisiones sobre este punto.

Cómo se puede apreciar existen diversas inconsistencias por parte de las autoridades para velar por el trabajo a bordo de buques.

El proceso de desregulación del trabajo a bordo de buques nacionales y de conveniencia ha trascendido con



efectos negativos al bienestar de la gente de mar, lo anterior se acentúa cuando el país depende de los fletes extranjeros y reduce la oferta de empleos para los marinos mexicanos.

En los últimos años el cabotaje se ha visto controlado de manera creciente por buques de bandera extranjera bajo permisos de navegación, esperamos que la autoridad marítima encargada de expedir éstos, cumpla con la limitante que prevé la legislación vigente, sobre el número máximo de permisos de navegación que se podrá conceder a un buque con bandera extranjera, y con ello evitar el desempleo masivo de marinos mexicanos.

Esta situación es denunciada por las organizaciones de marinos, pues bajo pabellones extranjeros las embarcaciones no están obligadas a contratar trabajadores mexicanos.

Resulta evidente que el mercado para marinos mexicanos ha venido sufriendo una contracción no sólo por el adelgazamiento de la flota mercante, sino por la mayor participación de embarcaciones extranjeras en el cabotaje.

Lo anterior ha dado lugar a la proliferación de compañías navieras “intermediarias”, es decir, de compañías con escasa posesión de embarcaciones pero encargadas de tramitar permisos de navegación para embarcaciones extranjeras.

El hecho más importante que se observa a través de PEMEX (petróleos de México) es que al ser el fletador más importante dentro del cabotaje, y dada la importancia de la flota petrolera en el TRB (Tonelaje de Registro Bruto), es también uno de los principales empleadores de marinos en el país. Esta situación es fundamental, pues revela que el sistema de educación náutica ha sido un proveedor histórico de personal marítimo para PEMEX. Se trata de un escenario que obliga a plantear el tema de una cooperación interinstitucional, con miras al apoyo a la educación náutica por parte de sus principales beneficiarios.

Se debe destacar otro hecho que sólo en el cabotaje mexicano se presenta y es que actualmente un gran porcentaje de embarcaciones extranjeras haciendo cabotaje en el país son de bandera norteamericana. Un problema que plantea esto, es la falta de reciprocidad, ya que la *Jones' Act* de Estados Unidos restringe su cabotaje en un 100% a buques de su bandera y tripulación de ese país.

En un sentido formal, el cabotaje podría ser visto como un ámbito de competencia restringida, y por ello como un mecanismo para el desarrollo de la marina mercante y para la defensa del empleo de tripulaciones mexicanas; sin embargo, en los hechos esto no ha funcionado así.

Se confirmó, a través de estudios de campo de la Universidad de Cardiff, el personal subalterno no recibe de las escuelas náuticas formación en las embarcaciones de la industria *Offshore* (Costa fuera).

Como ya se ha mencionado, el sistema de formación de marinos mexicanos deriva de lo establecido en el Art.

32 Constitucional, el cual establece la obligatoriedad de tripular barcos mexicanos exclusivamente con marinos mexicanos. La forma de entender este artículo es controversial, pues lo que para unos representa una garantía de empleo, para otros representa una garantía de tripulantes para la Marina Mercante, en realidad en sus inicios esta exclusividad parecía tener sustento más en una perspectiva de *resguardo de la seguridad nacional* que de resguardo de los empleos.

La falta de articulación entre un proyecto educativo y el desarrollo de la Marina Mercante es un hecho que se observa también con la antes referida escasa participación de la iniciativa privada en la promoción de la educación náutica de personal subalterno.

Se ha venido planteando la falta de conexión entre el sistema educativo y la industria a nivel nacional e internacional. En otras palabras, una suerte de desfase entre las necesidades de la industria y el sistema educativo.

No existe duda, que la reducción de la flota mercante nacional tuvo un impacto más severo sobre el empleo del personal subalterno que en el de los oficiales, por las restricciones de emplearse al mercado internacional.

Además de la falta de ofertas de empleo para el personal subalterno se ve limitado por la edad, es otra causante del desempleo, lo que hace suponer que se trata de un sector con síntomas de envejecimiento. Esto vuelve doblemente grave la proliferación de contratos temporales en la industria, pues por definición, estos resultan problemáticos para la formación de “antigüedad” en las empresas, y con ello se dificulta la jubilación.

El desempleo del personal subalterno es el resultado de la desarticulación entre centros de formación, sindicatos y organizaciones de representación, así como empresas.

La cooperación y coordinación entre los actores es empañada por la incapacidad para generar un horizonte común de desarrollo con riesgos y oportunidades compartidas.

### Recomendaciones

1. Es necesario lograr una mayor coordinación entre los centros formadores de personal, los organismos representativos y las empresas, no sólo en el ámbito nacional, sino también en el internacional.
2. Es necesario revalorar la formación de personal subalterno que atenderá la demanda laboral en la industria *Offshore*, bajo la garantía que prevé el artículo 32 Constitucional.
3. Es necesario promover una educación especializada para la industria *Offshore*, que permita el conocimiento necesario para esta industria, pero sobre todo que les permita estar consientes de las características reales de este trabajo.
4. Es necesario revisar el papel y la contribución del sector privado en el sistema educativo náutico, ya que al interior de FIDENA éste es escaso.



5. Se debe revalorar el hecho de que FIDENA y los Institutos privados de Educación Náutica juegan el papel de proveedor de personal marítimo para la industria y que en tal sentido debe recibir mayor apoyo.

Finalmente, la Unión Nacional de Marineros, invita a los actores sociales adherirse a los trabajos que permitan ratificar el Convenio sobre Trabajo Marítimo, adoptado por la Conferencia Internacional de la OIT en Febrero de 2006.

Estamos convencidos que la instauración de este convenio va permitir renovar las comisiones tripartitas que actualmente no considera la autoridad laboral y marítima, motivo de diversas observaciones de la Comisión Técnica de la OIT.

Son diversas las acciones que se han realizado por parte de organizaciones hermanas y de la Unión Nacional de Marineros de Veracruz:

- Primer foro de promoción para la ratificación del Convenio sobre Trabajo Marítimo en América Latina, con la presencia de la OIT.
- Punto de acuerdo del Senador Sebastián Calderón, por el que exhorta a la Secretaría del Trabajo para pronunciarse a Favor de su ratificación.
- Reuniones de Trabajo Tripartitas en las instalaciones de la autoridad marítima, que desafortunadamente no ha mostrado interés para que éstas continúen.

Como Secretario General de la Federación Auténtica de Trabajadores del Estado de Veracruz que agrupa a más de 400 sindicatos del Estado y como Secretario General de la Unión Nacional de Marineros que representa 15.000 trabajadores de la industria marítima estoy convencido de la representación legítima de los trabajadores, es por ello que celebramos desde esta tribuna el fallo unánime en favor del voto secreto en los recuentos sindicales por parte de los Ministros de la Suprema Corte de Justicia de la Nación.

También hago un atento exhorto a los organizadores para que desde este momento se tome el acuerdo para instaurar las acciones necesarias que permita que cobre vigencia el acuerdo de marzo de 2001, entre la ICEM (Federación Internacional de Trabajadores de la Industria Química, Energía, Minas e Industrias Diversas) y Statoil (empresa de petróleo noruega) sobre la iniciativa de las Naciones Unidas acerca del nuevo concepto de 'Pacto Mundial', por el que las multinacionales se comprometen a fomentar los derechos sindicales y otros derechos humanos, esperamos que las organizaciones de trabajadores noruegos que nos visitan apoyen acabar con las prácticas antisindicales que se ejercen en el Golfo de México, de modo de sentar otro precedente tal como lo fue con el caso de la empresa de Trico Marine (nombre propio de una empresa americana que se dedica al servicio costa fuera), a favor de 54.000 trabajadores que laboran en el servicio Costa Fuera.

Por último aprovecho esta tribuna y exijo a la autoridad laboral conducirse con la legalidad para resolver el conflicto que el sindicato de Sobrecargos (sindicato de personal que atiende a los tripulantes) enfrenta contra empresa Aeroméxico (empresa mexicana de aerolíneas), asimismo brindo mi solidaridad y mejores votos para que se solviente a la brevedad.