

Los trabajadores del mar, entre los límites de la condición humana y el deber cumplido

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Jueves, 15 de Agosto de 2019 16:59



La muerte de cualquiera ser humano es por demás lamentable; pero nada conmueve más a la sociedad que la partida de un hombre joven; de marinos en plenitud de la vida.

Los trabajadores del mar, entre los límites de la condición humana y el deber cumplido

Hugo Sergio Gómez S.

*En memoria del capitán Marcos Camargo Ochoa, quien partió de este mundo con la satisfacción del deber cumplido. **QEPD***

Cuando esto sucede de manera sorpresiva, es como una onda expansiva que derrumba en primer término las estructuras del círculo familiar, en segundo plano trastoca a su otra familia; los tripulantes de su buque, compañeros y amigos con los que el trato cotidiano teje al paso del tiempo, una relación que va más allá del simple trabajo.

DÉJEME DECIRLE que esto mes de julio ha llamado la atención al sector marítimo la muerte por infarto y accidentes de tres capitanes en el linderos de los 50 años.

Causa alerta después de analizar las condiciones laborales que privan a bordo de los buques nacionales. Jornadas excesivas, riesgos psicosociales sin medidas de mitigación y pésima alimentación, dan pauta a estas reflexiones.

Los trabajadores del mar, entre los límites de la condición humana y el deber cumplido

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Jueves, 15 de Agosto de 2019 16:59

Aun así, México se niega a adoptar el Convenio de Trabajo Marítimo (*Maritime Labour Convention* o, *MLC* por sus siglas en inglés de la *OIT*)
) Se han impuesto los intereses de los armadores y de Pemex en particular.

Infarto fulminante

ESTE ES EL CASO del recién fallecido capitán Marcos Camargo Ochoa, quien, según la versión de los internautas, después de desayunar, a bordo del buque *Centenario*, se sintió mal. Ingresó al hospital *Medical Center* de la Paz, Baja California y, en solo 24 horas murió de un infarto fulminante.

El hecho por demás sorprendente, nos debe llevar a reflexionar sobre los cambios que ha traído la automatización y su rutina a bordo, que la convierte más que en un trabajo, en una forma de vida la cual, al paso del tiempo, si no se hacen los estudios, tienen consecuencias para la salud. Los males avanzan de manera inexorable causando muertes prematuras. Pero más allá de este caso, sale a la luz, el estado de indefensión que en el plano laboral viven los marinos. Después de platicar con varios trabajadores de los buques de Pemex, creo que hay señales de alerta que deben alertar a los contrapesos de la marina mercante mexicana. Desde colegios de marinos hasta sindicatos y autoridades.

Mire el tema nos lleva indefectiblemente al Convenio sobre trabajo marítimo, *Maritime Labour Convention* (MLC, por sus siglas en inglés) que México no ha querido firmar. Somos generosos con las empresas navieras para que puedan operar a sus anchas. Lo más penoso son los intermediarios. Esas empresas de *outsourcing* que proveen al personal, administradas por marinos mercantes que son los receptores de los beneficios mientras al personal les pagan una miseria. Sometidos a jornadas agotadoras. Pero en el tema de la flota petrolera se agrava aún más. Todo lo que gire en torno a Pemex es de "seguridad nacional", lo que sea que signifique para los hacedores de reglas nacionales mientras los convenios internacionales prohíben todo lo que pasa en Pemex, es decir bajos salarios, jornadas extenuantes, alimentación deficiente y de mala calidad.

Se firmó en 2006 y consta de cinco t

ítulos: condiciones de trabajo a bordo, empleo, alojamiento (incluida la comida), atención m

é
dica y seguimiento del cumplimiento, que es donde entra la autoridad, en este caso Secretaría de Marina (Semar)

,que no ha logrado pese a los diversos foros en el Senado para convencer a todos los involucrados que hay necesidad de adherirse.

Mucho tiene que ver que no hay un verdadero estudio sobre los impactos laborales en la salud del marino mercante. De enfermedades predominantes en el sector. De muertes prematuras y medidas para mitigar los riesgos de la dura vida del marino en los buques modernos.

La profesión del marino mercante, una compleja forma de vida, que no se entiende

SI VAMOS MÁS atrás verá usted que a misma Organización Marítima Internacional así lo ha reconocido y en virtud de esta premisa, debe haber consideración en las empresas navieras que explotan los buques de manera intensiva, así como autoridades a cargo de los convenios internacionales y las mujeres que hacen vida matrimonial con la gente de mar, ante las larga ausencias deben asumir en ocasiones el rol de padre y madre. Y me lleva a reflexionar esta premisa una situación particular que se viene presentando desde hace algún tiempo.

Está muriendo mucha gente joven a bordo de los buques mercantes. Pero más allá de su vida laboral, algunos marinos jubilados mueren en el lindero de los setenta. Menos el promedio del mexicano que es de 77.7 años. O sea, hay un efecto por el cambio del paradigma marítimo o la calidad de vida a bordo no garantiza su longevidad. La vida post laboral se acorta, afectada quizá por prolongada mala alimentación, el mal sueño, el descanso en lugares inapropiados y el asedio de asesino silencioso: el estrés que ha crecido de manera exponencial aparejado a los riesgos psicosociales que hoy enfrenta la gente de mar; directivos autoritarios, trabajo e inspecciones excesivas, incremento de la ola delictiva que asuela los mares, falta de elementos para cumplir con el trabajo, las amenazas continuas por el estigma que arrastra el petrolero de que es flojo y hay que hacerlo trabajar a toda costa, los problemas familiares que no puede resolver desde el buque, el equipo y ropa de trabajo mal diseñada para laborar a bordo, etc.

HAY TRIPULANTES en Pemex que incluso ante la comida abundante en grasas, altamente refrigerada y abuso de colorantes en aguas de *Kool Aid*, esa delicia artificial, con la que se suplen los jugos y aguas frescas naturales, llevan su propia comida al

buque.

Pero, pese a que se tienen indicios de que este descuido es grave, no hay una estrategia de medicina preventiva adecuada, ni higiene laboral que mitigue los peligros. Menos se piensa en tocar esa casta privilegiada que son los mayordomos de los buques, encargados de la alimentación, que tejen alianzas con muchos capitanes para tolerar el malvivir de la gente y su alimentación defectuosa.

Pero quizá al factor más determinante nos lleve a analizar la vertiginosa operación que la automatización ha inducido en los nuevos buques; el paradigma operativo ha cambiado de manera rotunda la visión de la carrera de la gente mar. Hoy un buque pasa el 80 por ciento del tiempo navegando y solo 20 por ciento en puerto, cuando en la época de los ochenta y aun parte de los noventa era de 60 por ciento en puerto 40 por ciento navegando. Súmele a esto, el decremento en el número de tripulantes que muchos casos violan las resoluciones de la OMI y verá que desde hace tiempo se viene conformando un cuadro que algunas empresas no han atendido de manera pronta. Incluso se debe revisar si algunas de las disposiciones que alternan la vida del marino son en contra de los derechos humanos. Hay un dato que lo dice todo. El paso por los buques en países avanzados se ha reducido de 25 años a solo ocho años. Eso ha llevado a esquemas de tres meses de trabajo por uno de descanso y hasta dos meses por uno. En Pemex solo se fragmenta las vacaciones en dos periodos, pero a un capitán o jefe de máquinas rara vez le dan este beneficio.

Un episodio en la flota petrolera

MIRE CARO LECTOR. Yo conocí a Marcos Camargo Ochoa, hace unos dos o tres años. Los días exactos no los tengo presentes. Pero, si le puedo decir que un profesor, si está dedicado a formar personas, no necesita un microscopio, para detectar a un buen marino, desarrolla un raro sentido de la intuición para reconocer habilidades profesionales y sin duda Marcos lo era.

Fue en la Escuela Náutica de Tampico. Durante la impartición de un curso sobre protección marítima. Fueron cinco días en que, durante los intermedios, nos reuníamos platicar. Teníamos un conocido común. Su primo, el ingeniero Eddie Perera Camargo. De triste memoria por su paso por la flota petrolera. Perteneció a aquella cauda de superintendentes que colocó el inefable, ex subdirector de distribución, Pedro Carlos Gómez Flores. Inhabilitado en 2011 por la Secretaría de la Función Pública, si gusta saber más léalo en <http://ntrzacatecas.com/2011/01/28/corrupcion-y-periodismo/>. Eran los “firmones” de

Los trabajadores del mar, entre los límites de la condición humana y el deber cumplido

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Jueves, 15 de Agosto de 2019 16:59

multiplicidad de contratos que, a cambio de migajas arrasaron con la flota petrolera a su desarticulación. La era de los economistas en Pemex Refinación, que tuvo a la cabeza a otro oscuro y memorable personaje también, ligado a la deficiente reconfiguración de las refinerías de Minatitlán, Ciudad Madero y Cadereyta que hoy agonizan, el doctor Jaime Mario Willars Andrade. Si quiere saber más vea: <https://www.porestto.net/2019/05/11/las-refinerias>

/
de la liga de economistas del PRI que lideraba el expresidente Ernesto Zedillo.

Pero más allá de las pillerías que se cometieron en esa época, comentábamos de las confrontaciones con Eddie, que sin ser marino quiso cambiar la rutina de las lanchas de pasaje de Ciudad el Carmen e imponer una práctica similar a la de un buque de altura. Es decir, salir de puerto, dejar pasaje, cargar y descargar piezas a las plataformas marinas y luego emprender largas rutinas las 24 horas del día que los capitanes de las naves dormían en la mesa de cartas. ¡Ah!, pero aparte, el personal debido a que no había cocina se preparaba sus propios alimentos y debía salir a comprarlos durante las breves estadías en puerto. De hecho, ese tiempo, era para lo único que servían las escasas horas de paso por los muelles de Laguna Azul. Al cabo de solo meses, los tripulantes fueron acusando el desgaste. Hubo conflictos que llegaron a las manos por el altísimo estrés que se manejaba por las breves estadías, la mala alimentación falta de sueño por el intenso ruido y los materiales de construcción de que estaba hechas aquellas naves de aluminio, diseñadas para navegar en ríos y lagunas, ya con los motores en marcha producían una intensa vibración que no permitía el descanso. Bueno, esa misma visión trasládale a un buque petrolero hoy. Todos piensan que los petroleros no trabajan, de que son los jubilados privilegiados del régimen, que somos el pasivo laboral.

No se dice que después de llegar a esta feliz edad, muchos no sobreviven largo tiempo. Que enfrentan peligros y riesgos que no se tienen en otra profesión. Ahora de entre los empleados de confianza, sobresalen los capitanes, algunas veces carecen de vacaciones por dos o tres años. Más que trabajadores se les considera piezas de buque que, al desgaste son intercambiables

El mal trato a la gente de mar, lo laboral sobre las Normas Internacionales

MIRE USTED, la figura del capitán de los buques, están considerada dentro del Derecho Marítimo a un nivel mítico, casi como la de un dios. Omnipresente en las buenas y un paria en las malas, es para efectos prácticos, representante del armador o dueño del buque, si sale del país es delegado de las autoridades, juez y notario, coadyuvante del Ministerio Público. Se puede decir que ninguna otra profesión tiene una carga más exagerada de trabajo. Es más, si

Los trabajadores del mar, entre los límites de la condición humana y el deber cumplido

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Jueves, 15 de Agosto de 2019 16:59

el buque se hunde y sobrevive es considerado cobarde por no haberse muerto también. Para cumplir con este mandato el código que rige la seguridad operativa de los buques, IGS (Código Internacional de Gestión de la Seguridad) y que brota desde el capítulo IX del Convenio SOLAS, máximo ordenamiento sobre la seguridad en los buques señala que todos los documentos a bordo se resaltarán la fuerte autoridad del capitán sobre su tripulación. Entonces ¿por qué en la realidad, se trata a los capitanes peor que a animales? Si vamos a un contrato de trabajo, que en materia de la jerarquía legal es la última carta de la baraja las empresas colocan a un oscuro empleado de recursos humanos sobre la verdadera autoridad.

Me contaba un capitán de una empresa de estas de *Off Shore*, acostumbradas a la anarquía que priva en la Sonda de Campeche, cómo fue despedido en fecha reciente por permitir a sus tripulantes bajar a tierra. La empresa argumentó que sus trabajadores tenían que permanecer a bordo 28 días, aunque estuvieran en puerto sin hacer nada. Sin más el disque ejecutivo a gritos lo puso en la calle. De ahí que se viole una resolución Internacional de la OMI, la número 11 de noviembre de 2012, que se titula

Aspectos relacionados con el factor humano y permiso de tierra para la gente de mar
. donde se señala que la empresa deberá considerar el trabajo del marino como de alto riesgo y que su casa es el buque, al menos el tiempo que permanezca a bordo y brindarle protección.

Pero hay casos alarmantes, de más peso, como cuando se ve involucrado en un hecho accidental: Pero el caso Pemex esta peor. A un Capitán y su Primer Oficial les consideran servidores públicos y en caso de accidente, sin aplicar los lineamientos internacionales los inhabilitan hasta por diez años; prevalece la cacería de culpables sobre la legalidad. Ahí está el Primer Oficial del buque *Chicontepepec*, al que se le aplicaron diez años de inhabilitación, cuatro años después de la investigación. O sea, ajustándose, la desacreditada Secretaría de la Función Pública puntualmente el mandato del Art. 17 de la Constitución justicia rápida expedita e imparcial. En estos momentos hay más de 150 embarcaciones amarrados en puerto por la crisis del petróleo ¿Se habrán revisado ya la situación laboral que prevalece en estas naves?

La nueva visión de OMI una esperanza la gente de mar

HOY EN DÍA en el mundo marítimo prevalecen los abusos generalizados sobre la gente de mar; por empleadores, por autoridades arbitrarias y para que le cuento. Ante este escenario desalentador la OMI impuso la creación de un mecanismo autónomo que a su vez asesore a los marinos mercantes en las violaciones a los derechos humanos

<http://seafarersrights.org>

que todo marino debe conocer.

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Jueves, 15 de Agosto de 2019 16:59

Incluso las familias de estos profesionistas que mueren prematuramente, deben demandar a la empresa para que las cosas cambien. Bien apoyadas por este organismo que se encarga de asesorar y reclamar ante la misma Comisión Nacional de los Derechos Humanos, pues la vida de los marinos petroleros hoy carece hasta de la posibilidad de llevar a sus familias en aquellos viajes que se les permitía en las vacaciones escolares. Por este tiempo, por cierto. De tomar incluso una cerveza a bordo del buque sin ser considerado un borracho irresponsable. Nos persigue el estigma del capitán Joseph Hazelwood, quien comandara al *Exxon Valdez*, aquel día de 1989, que chocó contra un arrecife frente a Alaska y le echaron la culpa por haberse tomado unos tragos. Déjeme decirle que la

Exxon

meses antes había ordenado reducir la tripulación y el capitán no tuvo personal suficiente para controlar aquel inmenso puente de mando. Imposible de resguardar con el número de tripulantes de aquel entonces. Pero lo acusaron de negligencia por haberse retirados unos minutos y sufrió el juicio de la historia. En esas anda Pemex con la reducción de personal.

PERO DÉJEME darle algunos nombres de los notables que integran esta noble iniciativa del SRI: Está al frente una mujer como Directora Ejecutiva de la SRI: Ms Deirdre Fitzpatrick. una abogada del Tribunal Supremo de Inglaterra y Gales, presidente del SRI es Brian Orrell, OBE (*Order of the British Empire*)

). Brian Orrell es el ex presidente de la Sección de Marinos de la ITF y hasta hace poco era Secretario General de

Nautilus

Reino Unido. Bruno Ciceri es un representante del Apostolado del Mar Internacional en el Consejo Pontificio de la Santa Sede para la pastoral de los Emigrantes e Itinerantes, Ciudad del Vaticano, Dr. Cleopatra Doumbia-Henry, es el presidente de la Universidad Marítima Mundial, Malm

ö

, Suecia, el juez Kenneth Keith es Comendador de la

Orden del Imperio Británico

por sus servicios a la educación jurídica y la reforma de la ley, la Orden de Nueva Zelanda, el juez Thomas Mensah fue nombrado el primer presidente del Tribunal Internacional del Derecho del Mar (TIDM) en 1996, y continúa sirviendo como un juez

ad hoc

de la Corte.

Y MUCHOS PERSONAJES más integran este grupo que tendrá los siguientes objetivos; llevar a cabo investigaciones y análisis jurídicos sobre temas de importancia para la gente de mar; monitorear los desarrollos legales que afecten a la gente de mar y fíjese que ahí sería un buen tema planear la situación laboral de la Sonda de Campeche y de Pemex que pese a las crisis

Los trabajadores del mar, entre los límites de la condición humana y el deber cumplido

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Jueves, 15 de Agosto de 2019 16:59

están en auge los abusos laborales; pero este grupo además coordina y desarrolla las redes internacionales de investigación y organismos como universidades en los campos de la gente de mar sus intereses laborales y humanos. Será sin duda una labor titánica pues en el mundo de los negocios, los armadores han impuesto sus intereses en todos los países y las leyes de sus países a su favor. Hay aquí asociados también organizaciones como la Federación Internacional del Transporte, (ITF), La corte internacional de Justicia, La Organización Internacional de Trabajo (OIT), universidades de mucho peso, navieros, fletadores y prácticamente representantes de todo el mundo marítimo se han sumado a la iniciativa por la legalidad y defensa de los derechos de la gente de mar.

Sin duda alguna debemos impulsar una preocupación genuina por el bienestar de las gentes de mar, desde todos los ámbitos. Capítulo aparte son las mujeres que abordan los buques como parte de la tripulación que a veces son vejadas por los mismos tripulantes y tratadas de manera discriminatoria. Se debe impulsar más a fondo el conocimiento de los derechos humanos desde las escuelas náuticas, donde el vacío es de una anchura, más allá de lo medible.

Y le doy datos. Hace días iba a la Sub dirección de actualización a ofrecer a algunos participantes de los cursos mi libro de reciente publicación *La Economía Azul, el nuevo rumbo de la industria marítima ante el cambio climático* y me negaron la entrada. Aduzco varios motivos. Uno es que el libro habla de los nuevos modelos de enseñanza. A la publicación de mis reportajes críticos de la educación actual y su directiva. De que hay que mudar a un sistema universitario. ¿Y la libertad de expresión? El segundo que me he opuesto sistemáticamente al militarismo tan exagerado que impone rutinas que solo absorben tiempo. A seguir con el mismo sistema rígido de enseñanza. Pero en realidad ese día no iba por ese motivo. Iba a recoger mi silla que me costó tres mil pesos y que debido a que en las escuelas el mobiliario es de pésimo diseño ergonómico, pues uno tiene que comprar lo suyo. Incluso se nos mencionó en la pasada administración que habríamos de llevar nuestros propios proyectores. ¿No es eso vergonzoso? Si en una empresa esa actitud es reprochable en una institución educativa encargada de la formación de marinos, simplemente es patético. Y es que esto debe ir más allá de Pemex. Se debe revisar todo el ámbito de los derechos humanos de la Marina Mercante e instruir a la gente en su defensa. ¿Cuáles son los límites? Ahí es donde aparece la autoridad marítima con sus atribuciones.

Si no se hace algo pronto seguiremos viendo caer a los marinos como piezas de ajedrez, de ese complejo mundo que es la industria marítima.

Hugo Sergio Gómez Smith es autor del libro, *La Economía Azul, el nuevo rumbo de la industria*

Los trabajadores del mar, entre los límites de la condición humana y el deber cumplido

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.
Jueves, 15 de Agosto de 2019 16:59

marítima ante el cambio climático

.

Síguenos en Twiter: @HugoSGmezSmith4

Mail: hgomezsh@prodigy.net.mx