

# CON LOS OJOS BIEN CERRADOS LA SUBCONTRATACIÓN DE LA GENTE DE MAR,

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.  
Sábado, 30 de Enero de 2021 13:33

---



*Hay un fenómeno que viene evolucionando desde hace varias décadas, y que llena de oprobio al sector marítimo de México por constituir una forma encubierta de explotación laboral: los abusos en la subcontratación de la gente de mar, entre la que se cuentan los trabajadores de las plataformas marinas, buques al servicio de Pemex y todas aquellas ramas vinculadas al trabajo marítimo que han salido de control causando infernales accidentes.*

## CON LOS OJOS BIEN CERRADOS

### LA SUBCONTRATACIÓN

### DE LA GENTE DE MAR,

**Hugo Sergio Gómez S.**

**PARA TRANSITAR** por este oscuro mundo, cuyos senderos corren por atajos que nunca topan con las oficinas de las autoridades laborales, es preciso revisar el entramado que se teje desde el ámbito internacional, mediante pactos firmados y acordados abiertamente a favor de los armadores y empresas de outsourcing que aprovechan todas las lagunas legales y falta de una regulación para imponer a la gente de mar obligaciones contempladas en las leyes nacionales que les corresponden.

Una caso opaco, mal regulado, es de la capacitación y actualización de sus habilidades y competencias que deben constar en los certificados expedidos por las autoridades marítimas

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.  
Sábado, 30 de Enero de 2021 13:33

---

para desempeñar diversos cargos como el de capitán de altura y otros vitales para la eficiente conducción de un buque, responsabilidad hoy a cargo de la Secretaría de Marina (Semar).

### **EL ENTRAMADO MUNDO DE LA SUBCONTRATACIÓN, EXIGE REGLAS CLARAS SEGÚN ESTÁNDARES INTERNACIONALES**

Se suma otra causal que fomenta los abusos e incumplimientos de las obligaciones laborales que es la negativa de México a firmar las normas expedidas por la Organización Internacional del Trabajo, unificadas y consolidadas en el Convenio del Trabajo Marítimo (MLC) acordado en 2006 y vigente desde 2013. Pero en Mexico no bastaron siete años para reformar el sistema y prepararse para esta nueva era. Y el resultado es visible: hay estudios que comparan a la Sonda de Campeche con los campos de explotación de Nigeria, inmersos en la corrupción a todos los niveles.

#### **El agotamiento de la gente de mar, lado oscuro de la tecnología marítima**

**EL ORIGEN DE ESTA** descomposición nos lleva sin duda a las nuevas tecnologías adaptadas al mundo laboral de la gente de mar que han borrado casi en su totalidad a los viejos cargueros equipados con aparejos de toda índole que pasaban algunas veces semanas en puerto: Las últimas dos décadas la tecnología ha desplazado rudimentarias maniobras que van desde la descarga de los buque a la perforación de los pozos petroleros que han dado saltos tecnológicos sin precedentes.

Las estancias hoy en día a veces de las cuantas horas y la gente de mar debe atender a una descarga meteórica de mercancías. Estas condiciones, no estudiadas a priori para neutralizar sus efectos en el ser humano, han conducido a un lesivo desgaste de personal que induce como consecuencia, según la Organización Marítima Internacional, (OMI) a una reducción de su paso por los buques de 25 a 12 años.

Hoy en día un buque se mantiene el 90% del tiempo en mar abierto, navegando y transportando carga entre rutas, algunas muy cortas, que inducen a un mayor desgaste del personal dada la atención que se requiere en puerto. El sueño de de los ambiciosos armadores se ha cumplido: incrementar las intensidad de tráfico de las naves impulsados por la vieja máxima de “barco parado no gana flete” pues los parámetros de cobro por este servicio en la

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.  
Sábado, 30 de Enero de 2021 13:33

---

mayor parte de los contratos es tonelada milla transportada y las estancias merman sus ganancias.

Esto llevó a la Organización Internacional del Trabajo a regular nuevas condiciones mediante el conocido Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC, por sus siglas en inglés), que rige a los países mas avanzados.

### La Sonda de Campeche, como en Nigeria

**PARA ILUSTRAR** este oscuro mundo laboral, solo hay que voltear a ver el lodo que brotó a borbotones en 2009 con el escandaloso caso de la empresa Oceanografía y otras más que han establecido una red de nexos buscando proteccion desde los oscuros pasillos de Pemex. ¿Cómo se explica usted que las empresas proveedoras de servicios de perforación marina tengan actividades industriales en todo el mundo con prácticas laborales distintas? Bueno pero, ¿qué pasa con la sindicación de los marinos mercantes? ¿No opera?

¿No estaban esas asociaciones de maquinistas, pilotos y marineros de bravucones y pependieros con largas letanías en contra de la Secretaría de Marina? ¿ dónde está su presencia en este que es uno de los lugares mas oscuros del país Si usted caro lector quisiera conocer bien del calvario de la gente mar de aquella región, solo tendría que acudir a a esa explanada central que hace esquina en calle 31 de Ciudad del Carmen donde se levanta un kiosco.

A esa plaza en los días de auge de Cantarell, acudían los reclutadores de personal a contratar la gente que escaseaba; pero hoy ante el declive se le conoce como “La plaza de los lamentos”. Ahí es común escuchar pláticas entre oficiales, marineros y gente de mar diversa, acerca de las deudas que tenían con ellos las empleadores que a veces no pueden identificar ante tantas maniobras “legales” que permite el outsourcing.

Hay empresas tan grandes que rolan a su personal contratándoles tres meses en una y tres meses en otra para evitar la antigüedad. Hay otras que han generado sus mismas empresas de outsourcing buscado perderse en una maraña legal. Se viven retenciones de salarios de hasta por tres meses. Un tampiqueño me comentó durante una entrevista: yo ganaba 27 000 pesos al mes pero me tenían asegurado con 200 pesos diarios: un delito tolerado sin duda que hoy ya

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.  
Sábado, 30 de Enero de 2021 13:33

---

saltó a la palestra pero del que se tenían datos desde hace mucho.

El asunto se torna escandaloso; pero es solo el indicio de cosas más graves. Otro oficial me decía que en los buques una vez carecían de los indispensable-Una vez un capitán me pidió que me pegara a uno de los barcos de la empresa Oceanografía y le pasara tres botellones de agua para tomar que no les habían surtido. Pero estas era sólo es la cáscara que se desprendían de un podrido tronco; pero ante la revelación de esta siniestra trama cabe quizá si aquellos tiempos Oceanografía se han quedado lejos de la Sonda.

Si sería la única empresa que abusaba de los trabajadores ¿Cuales son las causas de tanta indiferencia de las autoridades? ¿Sindicatos y Asociaciones corruptas? Colegios de marinos mudos y otras entidades ciegas a conveniencia ¿permisividad comprada? ¿La corrupción de Pemex? ¿La ausencia de México en los Convenios de la Organización Internacional del Trabajo que regulan la vida de los marinos, como el Maritime Labour Code (MLC). Estamos sin duda ante una forma de concentración de poder tan rapaz que pasa por todas las leyes ante la complacencia de las instituciones. Incluso hay empresas que han formado sus propio outsourcing terciando la contratación entre ellos mismos.

### **Accidentes marítimo y malas condiciones laborales, correlación siniestra**

**EL RESULTADO SE REFLEJA** en los desastrosos accidentes cuyo creciente índice ha enlutado a muchos hogares y que han costado a Pemex enormes sumas que sin duda parte de su deuda descomunal. Hoy la paraestatal ante la pulverización de sus obligaciones acusa una ostensible pérdida de la productividad y paulatinamente ha sido exhibida como ineficiente: actividades como aquellos cursos formativos y la capacitación y actualización en todas sus formas a los marinos han quedado en el pasado. Muchas son hoy una ineludible obligación empresarial que se ha traslado a los trabajadores de mar —al menos en los buques—. De firmarse el Convenio sobre Trabajo Marítimo (MLC) se debería instituir un mecanismo de supervisión laboral avalado por un certificado; pero la autoridad no le preocupa: Al fin que no tenemos ningún buque mexicano en tráfico internacional.

Pero si buscásemos minuciosamente, sin duda encontraríamos que algunos gallardos marinos que se pasean con su planchado uniforme y se rasgan las vestiduras vehementes, son propietarios de algunas de estas empresas explotadoras que forman un vergonzoso censo donde los trabajadores han visto mermados sus ingresos de manera abierta: Amén de las cuotas arbitrarias ante el IMSS, les pagan una tercera o cuarta parte de lo que las empresas

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.  
Sábado, 30 de Enero de 2021 13:33

---

navieras remunerar a estos según “reclutadores de talentos” como anuncian que no son mas que la fachada de la explotación laboral.

Y le cuento esto en base a una experiencia laboral: Una ocasión un primer oficial me comentó que estaba de guardia en el puente de mando de un buque que transportaba mineral en el lado del Pacífico y de repente llegó a la nave por medios electrónicos una comunicación de Grecia: era la lista de salarios que la empresa naviera pagaba a la dichosa empresa de outsourcing: Capitán 11000 euros, primer oficial, jefe de máquinas 10000, primer oficial 9500. Así en escala descendente; pero la empresa pagaba al capitán 60 mil pesos y de ahí para abajo. Vea la desproporción: es decir al cambio de hoy en día serían 262,570 pesos solo por el capitán. Es decir la empresa de outsourcing obtenía 200 000 pesos de utilidad solo por la contratación del capitán de la nave. Ahora bien, ahí no para la cosa, para contratarse solicitan al personal que tenga todos sus cursos actualizados antes de su contratación, lo que significa al menos una erogación de 100 000 pesos cada cinco años a cada marino. A veces hasta mas si tomamos en cuenta que hay capacitaciones costosas como los cursos de posicionamiento dinámico que cuestan 35000 pesos y solo se imparten en ciudad del Carmen y Veracruz. En el mejor de los casos solo se les brinda alguna ayuda a condición de que se capaciten en su descanso. A esta cantidad se suman otros 15 000 que el personal eroga por concepto de pasaje y viáticos para permanecer el tiempo que dura la capacitación. Pero ¿qué dice la Ley Federal del Trabajo al respecto? Mire nada mas, para que nadie le saque al bulto:

### **Artículo 153-A.**

*Los patrones tienen la obligación de proporcionar a todos los trabajadores, y éstos a recibir, la capacitación o el adiestramiento en su trabajo que le permita elevar su nivel de vida, su competencia laboral y su productividad, conforme a los planes y programas formulados, de común acuerdo, por el patrón y el sindicato o la mayoría de sus trabajadores.*

Pero el asunto está mal desde la misma Ley de Navegación y Comercio Marítimo de México (LNCM) que protege a los armadores e invierte esta obligación que traslada a la gente de mar pues señala:

### **Artículo 26.-**

## CON LOS OJOS BIEN CERRADOS LA SUBCONTRATACIÓN DE LA GENTE DE MAR,

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.  
Sábado, 30 de Enero de 2021 13:33

---

*El número y la capacitación de los tripulantes deberán garantizar la seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, así como la prevención de la contaminación marina. Para ello, los tripulantes deberán acreditar su capacidad técnica y práctica, mediante el documento que los identifique como personal de la marina mercante mexicana, de conformidad con los requisitos especificados en el reglamento respectivo, y como lo determine el Convenio Internacional sobre las Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar, así como los demás Tratados Internacionales.*

¿Se da cuenta de quien es la obligación? No es de la empresa naviera garantizar que su personal sea competente. Es de los trabajadores demostrar que son competentes para ocupar un cargo en un buque. Ahora bien de que la Dirección de Marina Mercante puede y debe intervenir para equilibrar la balanza, puede.

Así también lo marca la LNCM : que las empresas compartan con la gente de mar los costos de su capacitación. Le comento que no todas se ven involucradas en esta deleznable práctica. Hay empresas honorables que sí pagan la capacitación a los marino. Aunque les retienen los certificados para evitar que una vez capacitados se muden a otras de mejor salario. Pero la LNCM prevé casos de la intervención de la autoridad marítima.

### **Artículo 9.-**

Cada puerto habilitado tendrá una capitanía de puerto, que dependerá de la SEMAR, con una jurisdicción territorial y marítima delimitada, y tendrá las atribuciones siguientes:

XI. Coadyuvar en el ámbito de su competencia con la autoridad laboral, para el cumplimiento de la resolución de los conflictos marítimos de naturaleza laboral;

El Convenio para Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW) símbolo de la decadencia laboral marítima

Mire caro lector, la cosa no para ahí con la obligación de la gente de mar de manera vigentes sus documentos y cursos de actualización que impone el Convenio de Titulación y Guardia

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.  
Sábado, 30 de Enero de 2021 13:33

---

para la gente de mar (STCW). La angustia que representa el vencimiento de sus certificados es una debacle para un marino pues no puede embarcar ni ser contratado. Este ha fomentado —en todo en mundo, no nada más en México— la emisión de documentos apócrifos y otros que son emitidos sin participación en los cursos que son totalmente válidos con la consecuente falta de competencia y además la proliferación de institutos, escuelas patito y otras gracias Y ¿por qué se da esto?

Ah bueno, pues porque a las empresas navieras no les interesa si su personal es competente o no. Solo la vigencia de sus licencias. Y como no participan, salvo contadas excepciones en el proceso de formación y capacitación, no existe control sobre la calidad de los conocimientos recibidos. Si los imparte personal competente, si se toma el el número de horas contratado.

Al final ¿que resulta? Dado que la mayoría de estas capacitaciones van orientadas a reforzar la seguridad marítima, la protección y la gestión ambiental: una perfecta simulación: Seguridad de papel. Pero si quiere un caso relevante ahí esta la plataforma petrolera Deep Horizon, donde este cochambre salió a la luz y llevó a la reforma mas grande en la industria petrolera de Estados Unidos. Ahora antes de cualquier concesión, cada empresa pasa tres auditorias y obedece a mas de 100 indicadores de calidad.

### Reglas y seguridad

**AHORA BIEN** ¿qué ha hecho la dichosa OMI ante este fenómeno manifiesto en el mundo? La respuesta ha sido, relajar aun más las reglas de capacitación marítima. Antes la previsible falta de personal que se avisoro, caso que no se da en México donde el sistema está saturado de marinos en el desempleo que son un festival de los bajos salarios Ahora para ejercer como capitán de un buques solo es necesario navegar dos años en grandes buques. Antes eran cinco que se complementaban con una serie de cursos.

Otros renglón torcido es la negativa abierta de regular a las plataformas marinas. Es obligación de cada país emitir reglas laborales y la seguridad operativa. Esta entidad solo emite algunas reglas de contaminación y seguridad que incluyen reglas para algunos tipos de plataformas marinas solo aplica a las que tienen movilidad. Les excluyen cuando son estacionarias. Y así podríamos seguir hasta agotar el papel de esta reputada revista.

## CON LOS OJOS BIEN CERRADOS LA SUBCONTRATACIÓN DE LA GENTE DE MAR,

Escrito por Hugo Sergio Gómez S.  
Sábado, 30 de Enero de 2021 13:33

---

Pero creo que es el momento oportuno para dar un giro a esta maraña de intereses creados. Hoy que todo el esfuerzo de los abogados de la Secretaría de Marina se concentra en rehacer las normas antes de iniciar con la nueva responsabilidad que les confiere la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Es tiempo de voltear a este opaco mundo laboral y que cada contrato de outsourcing pase por entidades revisoras. No todas actúan igual. Sobre todo las que están de alguna manera vinculadas a la legislación de Estados Unidos que son responsables dentro y fuera de su país por sus actos. Es hora de firmar el Convenio sobre Trabajo Marítimo de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Pero quizá lo más apremiante sea regular la capacitación de la gente de mar. Compartir los costos con las empresas garantizar la calidad. Obligar al acceso a internet en los buques, buscando algunas capacitaciones en línea porque ni en esto quieren gastar.

Es tiempo de revertir las reglas; de la equidad. Basta del lucro a toda costa. Hace tiempo que las actividades de Pemex están en la mira de la Sociedad de Ingenieros Petroleros de Estados Unidos la entrada del TLCAN y el cambio de administración en el vecino país puede propiciar el choque de un tren contra un triciclo. Se han acordado condiciones laborales equivalentes y cada minuto que se pasa sin actuar cuenta.