

El crucero del horror: Cuando trabajar es un calvario

GERARDO IGLESIAS :: 24/02/2013

Lxs trabajadorxs de los cruceros de lujo hacen trabajo esclavo, con jornadas de 14 y 16 horas diarias, sufriendo asedio moral, asedio sexual y mal trato en general

Más allá del glamour con el que se asocia a los cruceros turísticos en todo el mundo, en las cubiertas bajas de esos enormes paquidermos de acero suele desarrollarse un drama humano poco conocido: el de jóvenes trabajadores y trabajadoras sometidos a un régimen casi esclavista. La 'Rel' dialogó al respecto con Jair Krischke, presidente del Movimiento de Justicia y Derechos Humanos (MJDH) de Porto Alegre.

-¿Qué está pasando en los cruceros turísticos?

-En Brasil ya se ha generado una gran cantidad de problemas con las empresas que contratan personal para trabajar en los cruceros. Ellas atraen gente joven -especialmente chicas, pero no sólo- que es entrenada en cursos rápidos para desempeñarse como babysitters, camareras, recreacionistas, mozos, personal de cocina, de limpieza, etc.

El contrato que firman estos jóvenes dice que recibirán una retribución de aproximadamente 1.600 dólares mensuales.

La realidad es que esto termina siendo un trabajo esclavo porque deben hacer jornadas de 14 y 16 horas diarias, sufriendo en muchos casos asedio moral, asedio sexual y mal trato en general. Incluso hay versiones que se están investigando acerca del caso de que una empleada brasileña se habría suicidado arrojándose al mar cerca de la costa de Italia.

Otro caso referido por la hermana de la víctima es el de una chica que fue desembarcada en el puerto de Santos, en Brasil, e internada en un hospital. Presentaba sangrado por todos sus orificios y finalmente murió.

También hay testimonios de una joven que habría sido asesinada a bordo del crucero pero sin que posteriormente se realizara la investigación correspondiente.

-¿Esto ocurre porque muchos tienen “bandera de conveniencia”?

-Claro. Y eso funciona así: son navíos de empresas brasileras, inglesas, danesas... pero su bandera es de Liberia, Panamá y otros que a cambio de dinero venden licencias de navegación que implican una suerte de cheque en blanco.

A su vez, muchas de estas empresas contratan mano de obra tercerizada en Filipinas u otros países, a menudo también del sur asiático.

Yo colaboro a nivel profesional con la Federación Nacional de Trabajadores en el Transporte Marítimo y Afines, y sé que ellos han establecido un sueldo mínimo de 800 dólares mensuales, pero los filipinos son engañados y aceptan trabajar por la comida y la promesa

de un pago de 300 dólares mensuales que, muchas veces, ni siquiera llegan a recibir.

Cuando se trata de marineros profesionales, existen organizaciones históricas de los trabajadores marítimos que son una referencia de primer nivel para cualquier tema laboral. Pero estas personas contratadas ocasionalmente para servicios de hotelería y gastronomía en los cruceros no son considerados como tales, por más que trabajen embarcados. A menudo ni siquiera ellos se ven a sí mismos como “trabajadores”. O sea que no tienen organización sindical.

-¿Existe alguna reglamentación local sobre el tema?

-Hay una ordenanza pero es demasiado general, porque establece que cualquier embarcación que permanezca por más de 60 días corridos en aguas brasileñas debe sujetarse a nuestras leyes laborales.

La realidad es que cuando está por cumplirse el plazo los cruceros se van a dar una vuelta por Montevideo, pasan por Punta del Este, se ausentan dos o tres días y recomienzan la cuenta desde cero. Es una treta, un artificio para evadirla.

-¿No hay un Convenio de la OIT sobre el trabajo en el mar?

-Sí, que Brasil firmó en 2006 pero que el Poder Ejecutivo nunca envió al Congreso para su ratificación, y aseguran las autoridades que no lo han hecho porque “extraviaron” el documento y parecería que no quieren admitirlo públicamente.

Este Convenio establece que quien trabaja sobre un barco, y durante el tiempo en que lo esté haciendo, es trabajador marítimo así sea músico, cocinero, médico, mozo o limpiador.

Las empresas se excusan diciendo que son empleados eventuales, pero eso no elimina su condición de trabajadores marítimos. Sobre todo teniendo en cuenta que esos contratos suelen ser por seis o doce meses, e incluso más extensos.

-¿Qué pasos se han dado para encontrar una solución?

-Recientemente estuvimos reunidos con Antonio Fritz, secretario regional de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF Américas), con quien participamos en una actividad junto a la Federación de trabajadores del mar.

-¿En qué consistió ese encuentro?

-El senador Paulo Paim, presidente de la Comisión de Derechos Humanos de la Cámara Alta, mostró su interés por abordar este tema y nos recibió junto a una delegación de la Federación y familiares de víctimas de este sistema esclavista.

Hubo momentos muy emotivos porque se escucharon varios testimonios de padres y hermanos de jóvenes involucrados quienes denunciaron el sufrimiento moral intenso y la explotación a la que son sometidos estos trabajadores.

El resultado fue muy bueno porque el senador Paim decidió celebrar próximamente una

audiencia pública de la Comisión del Senado para abordar el problema.

Por nuestra parte, ya hemos mantenido un encuentro preparatorio de esa audiencia en el que participamos los que nos habíamos reunido con Paulo Paim y representantes del Ministerio de Trabajo, encargados del contralor oficial del sector, y de la OIT. Allí se decidió aunar esfuerzos para lograr que se ratifique finalmente el Convenio de la OIT referido a este tema y que se presente un proyecto de ley en el Congreso para reglamentar este sector.

Quiero destacar la presencia en todo este proceso de ITF Américas y de la Federación Nacional de Trabajadores en Transportes Marítimos y Afines de Brasil.

Allí están los marinos con su larga y combativa trayectoria como Sindicato. Ellos saben lo que ocurre sobre estos cruceros y su testimonio y experiencia serán esenciales.

Rel-UITA

<https://www.lahaine.org/mundo.php/el-crucero-del-horror-cuando-trabajar-es>