

BOLETÍN

DE LOS MARINOS



FEDERACIÓN
INTERNACIONAL
DE LOS TRABAJADORES
DEL TRANSPORTE

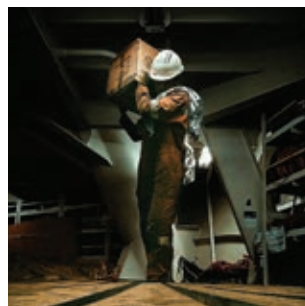
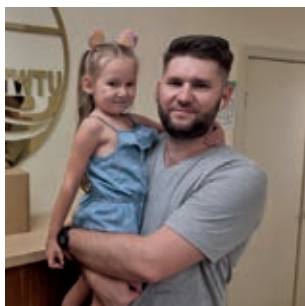
VICTORIAS PARA LA GENTE DE MAR

EN ESTE NÚMERO:
**75 AÑOS DE LA CAMPAÑA CONTRA LAS BANDERAS
DE CONVENIENCIA**
APOYO A LA GENTE DE MAR UCRANIANA

SU GUÍA SEPARABLE DE 12 PÁGINAS PARA OBTENER AYUDA

Español | N.º 37/2023





- 4 LOGROS BDC DE 2022**
- 5 75 AÑOS DE LA CAMPAÑA BDC**
- 10 ABANDONO**
- 11 VIDA EN LA PRIMERA LÍNEA**
- 16 SINDICATO DE UCRANIA EN PRIMER PLANO**
- 17 IMPACTO DEL COVID-19**
- 18 SALUD Y BIENESTAR**

GUÍA SEPARABLE 12 PÁGINAS CON ASESORAMIENTO, INFORMACIÓN Y DATOS DE CONTACTO

- 19 PERFIL: JACKIE DOE, DOWUL, LIBERIA**
- 20 CABOTAJE**
- 21 ROBOS EN ALTAMAR EN AUSTRALIA**
- 22 SHIPBESURE Y ESTAFAS DE CONTRATACIÓN**
- 24 NOVEDADES DE LA INDUSTRIA**
- 26 FERRIS**
- 27 PERFIL: CUERPO DE INSPECTORES/AS DE LA ITF**
- 32 ABORDAR LA DISCRIMINACIÓN DE GÉNERO**
- 33 FONDO DE MARINOS DE LA ITF**
- 34 PERSONAL PORTUARIO**
- 35 PERSONAL PESQUERO**
- 36 SITIOS WEB Y REDES SOCIALES DE LA ITF**

Para ver la versión digital, escanee el siguiente código:



La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) es una federación mundial de sindicatos del transporte que representa a cerca de 18 millones de trabajadores y trabajadoras del sector de casi 735 organizaciones afiliadas en 153 países, incluido casi un millón de marinos y marinas de 211 sindicatos afiliados. Está organizada en ocho secciones industriales: gente de mar, pesca, navegación interior, puertos, transporte ferroviario, transporte por carretera, aviación civil y servicios turísticos. La ITF representa a los trabajadores y trabajadoras del transporte a escala mundial y promueve sus intereses mediante la solidaridad y campañas mundiales. La ITF cuenta con 125 inspectores e inspectoras y contactos que trabajan en puertos de distintas partes del mundo.

BOLETÍN DE LOS MARINOS DE LA ITF N.º 37/2023

Publicado en 2023 por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), 49-60 Borough Road, Londres SE1 1DR, Reino Unido. Podrán obtenerse ejemplares adicionales del Boletín de los Marinos (publicado en alemán, árabe, birmano, chino, español, indonesio, inglés, japonés, ruso y turco) dirigiéndose a la ITF en la dirección arriba indicada. Asimismo, pueden descargarse los archivos PDF de la página web tinyurl.com/itfseafarers.

Web: www.itfseafarers.org E-mail: seafsupport@itf.org.uk Tfno.: +44 (20) 7403 2733 Fax: +44 (20) 7357 7871

Imagen de portada: Elijah Jose Barrios



“Seguimos desenmascarando a los estafadores que apuntan a la gente de mar en busca de empleo: explicamos cómo hemos dejado al descubierto a otro agente de contratación inescrupuloso”.

Estimados amigos y amigas:

Este año se ha visto marcado por la invasión de Rusia a Ucrania. El IMTWTU, que representa a la gente de mar ucraniana, explica al *Boletín de los Marinos* de qué manera se han visto afectados los miembros y sus familias. También nos enteramos de cómo el Fondo de Marinos de la ITF ayuda a los cadetes ucranianos a continuar con su formación.

En este número del *Boletín de los Marinos* se conmemora el 75.º aniversario de la campaña de la ITF contra las banderas de conveniencia. Gracias a nuestros esfuerzos, este desacreditado sistema es un tema ineludible de la agenda internacional. Mostramos el verdadero significado de las BDC para la gente de mar y celebramos los triunfos obtenidos en su nombre por nuestros inspectores e inspectoras, en colaboración con nuestros sindicatos afiliados.

La Organización Internacional del Trabajo nos cuenta cómo las nuevas enmiendas al Convenio sobre el trabajo marítimo aportarán medidas de protección adicionales para la gente de mar tras la pandemia de COVID-19.

Seguimos desenmascarando a los estafadores que apuntan a la gente de mar en busca de empleo: explicamos cómo hemos dejado al descubierto a otro agente de contratación inescrupuloso. El sitio web ShipBeSure ofrece orientación sobre el proceso de contratación para evitar las estafas.

Centramos nuestra atención en el despido ilegal de 786 trabajadores y trabajadoras de ferris en el Reino Unido, que

puso en evidencia el costo humano del *dumping* social y causó indignación pública. Analizamos algunas iniciativas sindicales dirigidas a poner fin a este abuso en el sector de ferris.

Un nuevo grupo de trabajo integrado por la ITF, sus sindicatos marítimos afiliados, armadores de buques y órganos de las Naciones Unidas calcula que alrededor de 800 000 trabajadoras y trabajadores marítimos requerirán capacitación adicional para mediados de la década de 2030 a fin de lograr que la industria naviera sea más ecológica. Examinamos esta información sumamente importante.

Nuestra sección separable de 12 páginas está repleta de información esencial sobre cómo ponerse en contacto con un inspector o inspectora de la ITF y qué tipo de ayuda se puede recibir, además de ofrecer asesoramiento sobre los contratos y los derechos legales de la gente de mar.

El *Boletín de los Marinos* analiza el impacto duradero de la crisis del COVID-19 entre la gente de mar. Espero que en 2023, a medida que China comienza a relajar las restricciones relacionadas con el COVID-19, podamos dejar atrás lo peor de la pandemia. Una vez más, doy las gracias a la gente de mar y demás trabajadores y trabajadoras del transporte que mantuvieron el mundo en movimiento cuando tantos aspectos de nuestras vidas se vieron paralizados.

Un saludo solidario,

Stephen Cotton
Secretario general de la ITF

4 BANDERAS DE CONVENIENCIA

La campaña BDC de la ITF en números

A 4 de abril de 2023

INSPECCIONES DE LA ITF

Número total de buques inspeccionados, con y sin problemas



 **7483**
CON PROBLEMAS

 **1231**
SIN PROBLEMAS

TOTAL DE SALARIOS RECUPERADOS



PRINCIPALES 5 PROBLEMAS

identificados en las inspecciones de la ITF

 **1941** INCUMPLIMIENTOS DE CONTRATO

 **435** INCUMPLIMIENTOS DE ACUERDO

 **1549** SALARIOS IMPAGOS

 **914** INCUMPLIMIENTOS DE NORMAS INTERNACIONALES

 **256** PROBLEMAS MÉDICOS

A 31 de diciembre de 2022 BUQUES Y GENTE DE MAR CUBIERTOS POR ACUERDOS DE LA ITF



280 687
MARINOS Y MARINAS
CUBIERTOS



13 260
ACUERDOS



75 años de la campaña contra las banderas de conveniencia

Foto: Karlo Immanuel D. Garcia

Han transcurrido 75 años desde que la ITF iniciara su campaña contra el flagelo de las banderas de conveniencia (BDC) en el sector naviero. En ese periodo, la ITF ha impuesto la cuestión en la agenda internacional, y sus inspectores y sindicatos han luchado denodadamente para obtener condiciones y salarios dignos para la gente de mar que trabaja a bordo de buques BDC. El coordinador del Cuerpo de Inspectores/as de la ITF, **Steve Trowsdale**, habla sobre algunos de los aspectos más destacados y explica por qué existen aún las BDC.

Por qué existen las BDC

Un buque de bandera de conveniencia (BDC) es aquel que enarbola la bandera de un país diferente al de su propietario.

Si bien a menudo operan en aguas internacionales, los buques deben estar registrados en un solo país. Ese país, el Estado de abanderamiento, tiene la responsabilidad legal de garantizar que los armadores del buque cumplan determinadas normas básicas en relación con la seguridad y el bienestar de la tripulación.

Es muy probable que los armadores más miserables del sector naviero antepongan los beneficios económicos al bienestar de la gente de mar empleada en sus buques. El atractivo del sistema BDC es que les puede ahorrar dinero. Un Estado de pabellón extranjero les ofrecerá una matrícula barata e impuestos bajos o inexistentes.

Abanderar un buque en un registro extranjero también es una manera de evitar la normativa laboral del país de propiedad del buque y de aplicar peores condiciones laborales y salariales a la gente de mar a bordo. En resumen, los armadores que utilizan pabellones extranjeros pueden efectivamente distanciarse de las responsabilidades morales y económicas que tienen para con la gente de mar a la que emplean.

Y el dinero es el incentivo que lleva a países sin un sector naviero propio a establecer un registro de buques. Cobrar una matrícula a los armadores es dinero fácil. De tal modo, esos Estados de abanderamiento ganan dinero sin asumir las responsabilidades hacia la tripulación que conlleva ser un Estado de abanderamiento genuino. Los registros no tienen incentivo para hacer cumplir normas rigurosas sobre seguridad y bienestar, ya que eso costaría dinero a sus clientes armadores. En algunos de esos registros, las normas de seguridad y formación son deficientes y no se impone restricción alguna sobre la nacionalidad de la tripulación.

En el mísero y explotador sistema BDC es como si los delincuentes pagaran a la policía.

Repercusiones para el bienestar de las tripulaciones

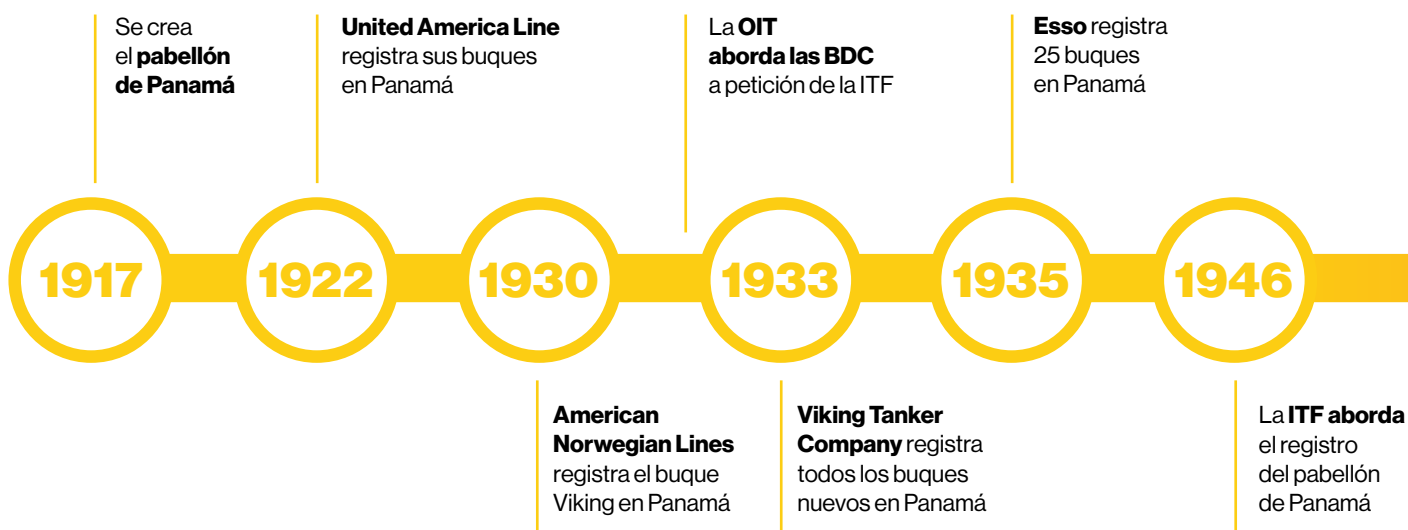
El Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC) ha sido concebido para garantizar unas condiciones equitativas a fin de que los buques en todo el mundo cumplan las mismas normas sobre el trato que se debe dar a la gente de mar.

Sin embargo, existe una laguna importante que permite que el sistema de banderas de conveniencia se convierta en un vehículo para eludir la responsabilidad por el bienestar de la gente de mar. La gente de mar queda atrapada entre distintos intereses y acaba en el último lugar de la lista de prioridades de todas las partes. Como consecuencia de ello, la gente de mar se ve explotada durante semanas, meses y —con demasiada frecuencia— incluso años.

Para mucha gente de mar explotada presentar una queja o pedir ayuda puede resultar aterrador.

Los abusos que con más frecuencia revelan las inspecciones de buques BDC realizadas por la ITF son los siguientes:

- Salarios muy bajos
- Condiciones deficientes a bordo
- Acceso insuficiente a alimentos y agua potable
- Largos periodos de trabajo sin un descanso adecuado, que provocan estrés y fatiga
- Retraso o incumplimiento del pago, a veces durante meses
- Buques poco seguros
- Prácticas de seguridad deficientes, que ocasionan accidentes graves y reducen las posibilidades de recibir una indemnización sin ayuda
- Omisiones de responsabilidad para con la gente de mar abandonada
- Falta de acceso de la gente de mar a instalaciones y servicios sanitarios cuando se necesitan



Los países de origen de la tripulación poco pueden hacer para protegerla, ya que las reglas que se aplican a bordo son a menudo las del país de registro del buque. Por lo tanto, la mayoría de marineros y marinas que trabajan en buques BDC no está afiliada a un sindicato. Y, puesto que los buques BDC no tienen una verdadera nacionalidad, escapan al alcance de un sindicato nacional de gente de mar. Ahí es donde entra la ITF.



Papel de la ITF en la protección de la gente de mar

La ITF tiene una enorme y excepcional influencia en los salarios y las condiciones de la gente de mar que trabaja a bordo de buques BDC. La federación negocia acuerdos de la ITF con los armadores, y sus inspectores e inspectoras supervisan y velan por el cumplimiento de esos acuerdos. Los inspectores e inspectoras de la ITF también responden a las quejas y solicitudes de ayuda de la gente de mar y las investigan.

Trabajan denodadamente con los sindicatos marítimos locales para promover y proteger los derechos de la gente de mar en los casos en que ni los armadores ni los Estados de abanderamiento están dispuestos a cumplir con sus obligaciones.

Si tiene un problema a bordo, contacte con un sindicato local o el inspector o inspectora de la ITF del país en el que usted se encuentra o al que se dirige. En caso de no haber un sindicato o inspector (a) allí, escriba al equipo de apoyo a la gente de mar de la ITF a la dirección seafsupport@itf.org.uk.

El poder de la campaña BDC

El registro de buques de Panamá, creado en 1917, fue la primera bandera de conveniencia. Pronto despertó el interés de grandes compañías navieras por registrar sus buques allí, como hizo Esso en 1935.

Ante esta preocupante situación, la ITF lanzó oficialmente su campaña contra las BDC en el Congreso de Oslo, celebrado en 1948. Ese mismo año se creó el registro de buques de Liberia, y la tendencia fue en aumento. En 2022 había 42 registros BDC (la lista completa puede consultarse en <https://www.itfseafarers.org/es/focs/banderas-de-bdc>).

La campaña es responsabilidad conjunta de los sindicatos de gente de mar y personal portuario afiliados a la ITF, y ambos grupos están representados en el órgano decisorio de la campaña, el Comité de Prácticas Aceptables (FPC).

El aspecto político de la campaña de la ITF tiene por objeto erradicar el sistema BDC. Para lograrlo, la ITF está tratando de que se asuma a nivel mundial la necesidad de un vínculo genuino entre el propietario real de un buque y el pabellón que este enarbola, con arreglo a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR).

Los incentivos financieros que el sistema BDC ofrece a los armadores inescrupulosos hacen que esta sea una campaña prolongada y ardua. No obstante, la ITF ha fomentado una mayor comprensión del sistema BDC a escala internacional y ha logrado que se incluya este tema en la agenda de los Gobiernos, de organismos de las Naciones Unidas como la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Organización Marítima Internacional (OMI) y del sector marítimo en general.

El **Congreso de la ITF de Oslo** crea la campaña BDC y hace un llamamiento para que se realice un boicot internacional

El **Congreso de la ITF de Stuttgart** crea el Fondo Social

El **Congreso de la ITF de Ámsterdam** reclama un boicot internacional a los buques con bandera de Panamá, Liberia, Honduras y Costa Rica

1948

1950

1952

1956

1958

Se establece el registro del **pabellón de Liberia**

Se crea el **Departamento Especial de Marineros (SSD) de la ITF**

50 buques BDC amparados por acuerdos sindicales

El **arqueo BDC** alcanza los 9 millones de toneladas

8 ARTÍCULO BDC

Mientras el sistema exista, la ITF continuará luchando por condiciones y salarios dignos para la gente de mar que trabaja a bordo de buques BDC, independientemente de su nacionalidad. La ITF se ha convertido en aliada de la defensa de la gente de mar explotada y maltratada en todo el mundo.

Acuerdos de la ITF

La ITF y sus sindicatos marítimos afiliados elaboraron los primeros acuerdos de la ITF en 1971.

El formato más común es el acuerdo marco negociado cada dos años en el Foro Internacional de Negociación (IBF) por la ITF y el Grupo Mixto de Negociación, integrado por determinadas asociaciones de armadores. Estos acuerdos del IBF se aplican únicamente a la gente de mar a bordo de buques de propiedad de compañías pertenecientes a esas asociaciones, y solo pueden firmarlos sindicatos afiliados a la ITF. Los sindicatos los utilizan para negociar convenios nacionales con compañías de su país y, a veces, convenios a nivel de empresa.

Un segundo tipo de acuerdo es el basado en el costo total de la tripulación (TCC). Este debe ser aprobado por la ITF y firmado por el armador (que podría ser el beneficiario efectivo, el operador o el gestor del buque) y un sindicato del país en que esté radicado el beneficiario efectivo o, a veces, por un sindicato de un país que suministre personal. Esto garantiza que el acuerdo contemple las leyes y costumbres nacionales y que la tripulación pueda afiliarse a su sindicato nacional.

Los acuerdos de la ITF comprometen jurídicamente al empleador con el convenio colectivo, en el que se detallan las condiciones de la tripulación contratada en el buque. Se proporciona también el contrato de empleo de gente de mar correspondiente a cada tripulante, en el que se recogen los datos del marino o marina, el empleador y el buque, así como las condiciones del convenio que se aplican a ese tripulante en particular.

En 1952, 50 buques BDC estaban cubiertos por acuerdos sindicales. En 2022 había 11 862 acuerdos vigentes, de los cuales 10 953 correspondían a buques BDC. Las cinco banderas con la mayor cantidad de buques amparados por acuerdos de la ITF eran las de Panamá, las Islas Marshall, Liberia, Malta y las Bahamas.

Inspectores e inspectoras de la ITF

En 1971 se creó el Cuerpo de Inspectores/as de la ITF para controlar el cumplimiento de los acuerdos de la ITF y se nombró a los primeros inspectores (en Australia, los Estados Unidos, Finlandia, Gran Bretaña e Italia).

En 2022, una red de 125 inspectores e inspectoras y contactos de la ITF supervisaba esos acuerdos en más de 104 puertos de 55 países. La composición del Cuerpo de Inspectores/as sigue siendo predominantemente masculina, lo cual refleja la realidad del empleo en el sector marítimo. Actualmente hay diez inspectores e inspectoras menores de 35 años y 18 mujeres.

Cada año, los inspectores e inspectoras de la ITF y los sindicatos afiliados recuperan millones de dólares en salarios atrasados e indemnizaciones por muerte o lesión en nombre de gente de mar que no tiene a quién recurrir.



En los últimos diez años (un periodo que incluye la pandemia de COVID-19, cuando las inspecciones se vieron severamente restringidas):

los inspectores e inspectoras de la ITF han realizado **102 407** inspecciones de buques.

los inspectores e inspectoras de la ITF han recuperado salarios atrasados de la gente de mar que ascienden a más de **450 millones de dólares estadounidenses (450 957 104 USD)**.

Se adopta el **acuerdo colectivo normalizado de la ITF**

Se adopta el **acuerdo TCC de la ITF**

Se crea el **Foro Internacional de Negociación**

7 nuevas banderas son declaradas BDC

1971

1980

1984

2003

2006

2021

Se crea el **Cuerpo de Inspectores/as de la ITF**, con inspectores designados en Australia, los EE. UU., Finlandia, Gran Bretaña e Italia

Se establece el **registro internacional de buques de la isla de Man**

Se establece la **campana contra los puertos de conveniencia (PDC)**



Siete años de esclavitud, gracias al sistema BDC

Diez años después de incorporarse al Al Maha como maquinista, Abdul Naser Saleh sigue varado a bordo y no ha percibido su salario desde 2015. **Mohamed Arrachedi**, coordinador de la red BDC de la ITF (Mundo Árabe e Irán), señala que el marino continúa sufriendo mientras las personas que deberían resolver su situación no hacen nada al respecto

Se trata claramente de un caso de esclavitud moderna: Saleh ha sido engañado por el armador para permanecer en su puesto mientras se han ido sucediendo los demás tripulantes. Saleh, ciudadano sirio, tiene familiares tanto en Egipto como en Sudán, pero no ha podido apoyarlos, lo que los ha obligado a pedir ayuda a amigos y acumular deudas. Ha podido visitar a sus hijos solo en una ocasión.

“He reclamado mi salario, pero solo he recibido amenazas”, me explicó Saleh en un mensaje enviado el 19 de septiembre de 2022. “El armador original falleció, y su hijo, cuando se hizo cargo, acordó pagar el monto de 140 000 USD en salarios atrasados. Incluso firmó un documento. Pero nunca recibí el pago”.

La ITF está haciendo todo lo que puede. Hemos escrito a los propietarios actuales, Abalkhail Marine Navigation, al Estado de abanderamiento, Tanzania, y a las autoridades marítimas de Arabia Saudí para exigir el pago de lo que se le debe a Saleh y su repatriación. A finales de diciembre de 2022, las únicas respuestas que hemos recibido han sido que los responsables

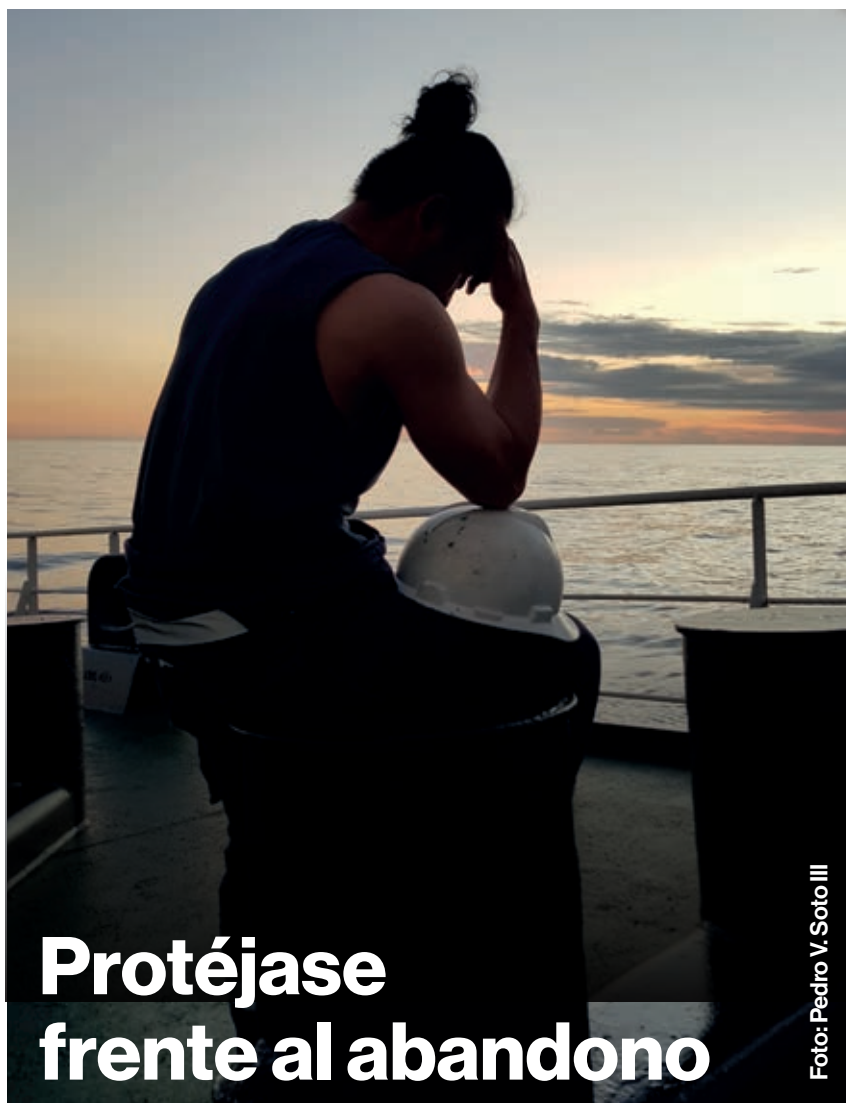
de la supervisión por parte del Estado rector del puerto de Arabia Saudí han inspeccionado el buque y que las autoridades de Tanzania están investigando el caso. El propietario no ha dado ninguna respuesta.

La ITF también exige que se abonen los salarios adeudados a otros cuatro marinos sirios a bordo, que no han recibido ningún pago desde que se incorporaron al buque en julio de 2022. Asimismo, se ha efectuado la transferencia a otro buque de dos tripulantes, que no percibieron el salario correspondiente, y se ha repatriado a otros tres. Se cree que unos antiguos tripulantes sudaneses han iniciado una demanda judicial contra el propietario.

Saleh trabaja aún a bordo del Al Maha, que actualmente se encuentra en el puerto de Yeda, en el Reino de Arabia Saudí.

Por desgracia para Saleh, Tanzania es uno de los peores registros BDC. Tras las inspecciones llevadas a cabo por la autoridad portuaria en noviembre de 2022, se ha prohibido a 11 buques registrados en Tanzania la entrada a puertos de Europa y la circulación por la costa atlántica de América del Norte debido a las deficiencias detectadas. Además, en los últimos tres años se han registrado 15 casos de abandono de buques de bandera de Tanzania.

Un país no debería tener un registro abierto a menos que cuente con la capacidad para velar por el cumplimiento de las normas laborales básicas a bordo de los buques registrados. Un caso como el de Saleh nunca habría ocurrido de no ser por el sistema BDC. ■



Protéjase frente al abandono

Foto: Pedro V. Soto III

En vista del aumento desmesurado de los casos de abandono, la gente de mar debe hacer todo lo posible para protegerse, advierte **Steve Trowsdale**, coordinador del Cuerpo de Inspectores/as de la ITF

El número de casos de abandono ha ido en aumento, y se registró un incremento particularmente notable durante la pandemia de COVID 19. En 2018 se denunciaron 34 casos de abandono. En 2022 hubo 118, de los cuales 113 fueron denunciados por la ITF. En esos 113 casos, el total de salarios pendientes fue de más de 9,9 millones USD, y los inspectores e inspectoras de la ITF ayudaron a más de 1300 marinos y marinas a bordo.

Según el Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC), se produce un abandono cuando el propietario del buque:

- no cubre el costo de la repatriación del marino; o
- ha dejado al marino sin el mantenimiento o apoyo necesarios; o
- ha cortado de manera unilateral los lazos con el marino, lo que incluye el impago del salario contractual por un periodo de al menos dos meses.

Todos los casos gestionados por inspectores e inspectoras de la ITF fueron el resultado de que la gente de mar se pusiera en contacto con nosotros para solicitar ayuda. No podemos ayudarle si no se pone en contacto con nosotros.

Ayúdese adoptando estas medidas fundamentales:

1. En primer lugar, intente evitar el riesgo. Antes de firmar algo, verifique toda la información disponible sobre el buque. Consulte sitios web que muestren la ubicación y los destinos de los buques. Y consulte la base de datos de la OIT, en la que figura una lista de todos los buques abandonados: <https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home>. (Busque por el número de la OMI en caso de que el nombre del buque haya cambiado).

2. Esté alerta a bordo. El impago de salarios durante semanas es una señal de advertencia de que el empleador podría estar a punto de abandonar el buque y a la tripulación. El MLC exige que se pague a la gente de mar al menos mensualmente, por lo que, si pasa más de un mes sin recibir la totalidad de su salario, esto constituye una contravención del MLC.

3. Actúe rápido. Si cree que corre el riesgo de ser víctima de abandono, NO ESPERE. Si el propietario de su buque no responde, póngase en contacto con la compañía aseguradora. El seguro cubrirá hasta cuatro meses de salarios pendientes y otras prestaciones en consonancia con su acuerdo de trabajo o convenio colectivo, así como también los gastos razonables (p. ej., la repatriación, el alojamiento, las provisiones esenciales, la atención médica) desde el momento del abandono hasta el momento de la llegada a casa.

4. Haga la denuncia. Si el armador o la aseguradora no le ayudan, no deje que el miedo a su empleador le impida actuar. Póngase en contacto con la ITF: puede hablar con nosotros de forma totalmente confidencial.

Envíenos un correo a la dirección abandonment@itf.org.uk. ■

Cuatro tripulaciones abandonadas regresan a casa, pero aún les deben salarios atrasados

El *Boletín de los Marineros* describe cómo la ITF está ayudando a recuperar los salarios pendientes de las tripulaciones pakistaníes de cuatro buques tanque de bandera panameña abandonados por el propietario, St James Shipping



Dos de los buques fueron abandonados en la India: el Aeon (con 21 marinos a bordo) en Bombay y el Sol (con 20 marinos) en Hazira. El Lua (con 22 tripulantes) fue abandonado en Las Calderas (República Dominicana), y el Ariana (con 23 tripulantes), en Al Mocha (Yemen).

Mientras los acreedores hipotecarios intentaban recuperar la posesión de los buques, la difícil situación de los marinos que llevaban meses sin percibir su salario se veía exacerbada por la falta de alimentos, agua potable y combustible. El 22 de julio de 2022, los capitanes del Sol y el Aeon advirtieron que sus buques corrían peligro de perder potencia debido al deterioro de los generadores, las bajas reservas de combustible y la falta de piezas de repuesto esenciales.

Desde que se involucró en este caso a comienzos de julio de 2022, el asesor de la ITF John Wood ha mantenido una correspondencia compleja y frustrante con el armador St James Shipping, los acreedores hipotecarios Entrust y sus abogados, el American Club, el agente de contratación de tripulantes Global Radiance Ship Management, los fletadores, los destinatarios de la carga y otros.

Wood aconsejó a los capitanes del Sol y el Aeon que no participaran en ninguna operación comercial hasta que las tripulaciones hubiesen recibido los salarios y las provisiones correspondientes. Cuando un tribunal indio ordenó al Sol que desembarcara su carga de combustible y el capitán se negó a hacerlo, los abogados que representaban a los destinatarios de la carga Oleo Energy dictaron una orden por desacato amenazándolos a él y a la tripulación con encarcelarlos en caso de no respetar la orden judicial.

En agosto de 2022, Wood llegó a un acuerdo con Entrust y sus abogados en Londres por el pago y la repatriación de las

tripulaciones del Aeon, el Sol y el Lua, pero Entrust no respetó el acuerdo. El American Club había retirado su cobertura de P e I a la flota de St James, pero aún debía proporcionar cierta cobertura a la gente de mar abandonada según lo establecido en el Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC). Si bien el club finalmente repatrió a la tripulación del Lua y le pagó los cuatro meses de salarios pendientes estipulados por el MLC, no hizo lo mismo con las tripulaciones de los otros tres buques.

El Sol y el Aeon ya se han vendido a través de los tribunales indios, y las tripulaciones han sido repatriadas. La ITF ha nombrado a abogados para representar a ambas tripulaciones en el reclamo del pago de sus salarios pendientes con el dinero obtenido por la venta de los buques, que se ha abonado a los tribunales.

La ITF también ha designado a abogados para detener al Lua y reclamar los salarios adeudados (aquellos que exceden los cuatro meses pagados por el American Club).

St James finalmente pagó a la tripulación del Ariana los salarios correspondientes hasta el 26 de julio, pero la tripulación no desembarcó del buque para ser repatriada hasta el 31 de julio de 2022 y no llegó a Karachi hasta el 5 de agosto. La ITF está procurando obtener un total de 21033,33 USD en salarios atrasados de esta tripulación. ■

El inspector de la ITF Andrey Chernov (en medio) con los marinos del Viva Trinity



¿Ha quedado varado en Klaipeda? Contacte al inspector local para recibir asesoramiento

Dos marinos declarados no aptos para el trabajo por razones médicas permanecieron varados a bordo durante un mes mientras se resolvía un problema con el Servicio Estatal de Control Fronterizo en el puerto lituano de Klaipeda. **Andrey Chernov**, inspector local de la ITF, ofrece algunos consejos a los tripulantes no pertenecientes a la UE que afronten dificultades similares en el puerto

El Viva Trinity, de bandera panameña, permaneció fondeado fuera de Klaipeda del 15 de septiembre al 20 de noviembre de 2022. Dos marineros preferentes rusos se sintieron

mal —uno por hipertensión, el otro por dolor en la rodilla— y fueron llevados al hospital dos veces. En ambas ocasiones se dictaminó que los marinos no se hallaban en condiciones de trabajar y se les informó que debían continuar el tratamiento médico en su país de origen.

Como residentes de países no pertenecientes al espacio Schengen, precisaban un visado de tránsito. No obstante, la autoridad fronteriza denegó la expedición de visados hasta que el buque llegara a puerto y afirmó que los casos no eran particularmente peligrosos.

No quedaba claro si el Viva Trinity podría atracar en Klaipeda ni cuándo, debido a problemas con el acuerdo del fletador. El armador se ofreció a cubrir el costo de contratar a un agente de control fronterizo para que escoltara a los marinos hasta la frontera con Rusia, a 85 kilómetros, pero la propuesta fue rechazada.

El Sindicato de Gente de Mar de Lituania solicitó una aclaración por parte del responsable de la autoridad fronteriza y el Departamento de Migración del Gobierno, pero no hemos recibido respuesta alguna. El armador pidió a la Embajada de Rusia en Lituania que interviniera a través del Ministerio de Asuntos Exteriores lituano. Finalmente, gracias a nuestros esfuerzos conjuntos, los dos hombres fueron repatriados el 15 de noviembre de 2022.

Tengo un mensaje claro para la gente de mar que no proviene de países de la UE: si se encuentra en el puerto de Klaipeda y las autoridades fronterizas locales le han denegado un visado de tránsito, póngase en contacto conmigo. Las autoridades deben remitirse a determinadas disposiciones jurídicas, y, cuando intervengo y solicito esos datos, la oficina por lo general emite el visado.

La información de contacto de todos los inspectores e inspectoras de la ITF figura en la sección separable del *Boletín de los Marineros*. ■

Tripulación abandonada en Grecia durante cinco meses

Tras una batalla de cinco meses con un armador y una autoridad portuaria que se negaban a cooperar, finalmente se logró la repatriación de una tripulación abandonada. **Luka Simić**, inspector de la ITF en Croacia, relata lo sucedido

La tripulación del buque de aprovisionamiento Mirjana K, de bandera panameña, fue abandonada cuando el buque se encontraba fondeado en El Pireo (Grecia) en mayo de 2022.

Puesto que el beneficiario efectivo, el gestor de la tripulación y los tripulantes eran oriundos de Croacia, me encargué del caso y trabajé estrechamente con la Federación Panhelénica de Gente de Mar, el Sindicato de Gente de Mar de Croacia, el inspector de la ITF Costas Halas y el Departamento Jurídico de la ITF.

La tripulación estaba mental y emocionalmente exhausta por el calvario vivido: las promesas falsas del armador, que aseguró que reservaría sus vuelos, su lucha para sobrevivir a bordo y la desesperación por regresar a casa y ver a sus familias. Mis colegas y yo nos cercioramos de que se abasteciera periódicamente a la tripulación de agua potable y alimentos, y negocié con el club de P e I para que pagara la totalidad de los salarios hasta el día de la repatriación.

El armador, Alveus Capital, y la autoridad responsable de la supervisión por el Estado rector del puerto (PSC) en El Pireo no cooperaron en ningún momento. La disposición sobre la

Tripulaciones abandonadas luchan por sus derechos

Dos casos llevados por **Fusao Otori**, coordinador de la ITF en Japón, muestran claramente cómo a la gente de mar abandonada le sigue resultando difícil hacer valer su derecho a percibir los salarios pendientes y obtener la repatriación, tal y como se establece en el MLC

La tripulación vietnamita del **Duyen Hai** llevaba 14 meses a bordo cuando se puso en contacto con la ITF en enero de 2022.

Hacia mucho tiempo que los contratos de los 18 marinos habían caducado, y uno de los tripulantes precisaba atención médica. La tripulación había soportado escasez de alimentos y combustible desde que el buque fuera detenido en el puerto de Labuán por un tribunal malayo el 24 de diciembre de 2020, como consecuencia de una acción judicial iniciada por los fletadores del buque.

El 14 de enero, la ITF contactó con el Estado de abanderamiento, Panamá, y la compañía aseguradora de P e I en Corea. La aseguradora señaló que, a causa de la pandemia de COVID-19, era imposible repatriar y sustituir a la tripulación hasta que se emitiera el juicio del tribunal, que estaba previsto para enero de 2022, ya que Vietnam había cerrado sus fronteras y no había personal sanitario que pudiera atender a la tripulación. Las autoridades malayas rechazaron las solicitudes de vacunar a la tripulación.

Esto supuso que la gente de mar tuviera que aguardar hasta que el buque regresara a Vietnam el 30 de abril de 2022, tras resolverse la causa judicial, para que la tripulación sustituta se incorporara a él. En aquel momento llevaban 17 meses a bordo.

La dotación mínima de seguridad de Panamá estipula que debe haber nueve tripulantes a bordo del buque. Como un marino tuvo que ser repatriado tras sufrir un derrame cerebral, cuando se enfermó un segundo marino, que también requería cirugía y repatriación, la autoridad de El Pireo no le permitió regresar a casa, ya que de ese modo se habría reducido el número de tripulantes a siete.

Me puse en contacto con la administración marítima de Panamá, que acordó emitir una nueva prescripción sobre la dotación mínima de seguridad de tres tripulantes. La autoridad responsable de la PSC siguió sin actuar hasta que intervino la Embajada de Croacia. Se repatrió al marino, pero esta autoridad se negó a permitir otras repatriaciones, incluso cuando se declaró a otros dos marinos no aptos para trabajar, alegando que el buque no estaría en condiciones seguras con tres tripulantes. Insistió en que era necesario que



Las condiciones a bordo del Princess Miral

Quince marinos sirios tuvieron que ser rescatados por la Guardia Costera de la India el 21 de junio de 2022, cuando el **Princess Miral** encalló frente al puerto de Nueva Mangalore en condiciones meteorológicas difíciles al producirse una filtración de agua de mar en la bodega de carga. Los marinos, traumatizados, fueron llevados a un centro de detención.

La ITF ya venía tratando con la tripulación, puesto que, desde que se incorporaran al buque en marzo del año anterior, los marinos solo habían recibido el salario correspondiente a un mes (abril) y soportaban unas condiciones deplorables a bordo, entre ellas duchas, inodoros y baños sucios.

En respuesta a las peticiones de los marinos sobre el pago de los dos meses de salario pendientes y la repatriación, la compañía administradora en Turquía les exigió que aceptaran tan solo un mes de salario antes de ocuparse de los trámites de repatriación.

En julio denunciemos el caso al Estado de abanderamiento, Belice, y a la compañía aseguradora de P e I, e informamos a la autoridad india responsable de la PSC. La compañía de P e I se negó a involucrarse, alegando que el caso no cumplía los criterios de abandono y que el armador mantenía un estrecho contacto con la tripulación y estaba tramitando sus billetes de avión. Preocupados por el hecho de que sus familias estuvieran viviendo sin dinero, pero ansiosos por regresar a casa, los marinos finalmente acordaron aceptar solo un mes de salario y fueron repatriados el 3 de septiembre de 2022. La ITF está procurando obtener los cuatro meses de salarios atrasados. ■

una nueva tripulación sustituyera a la actual. La situación era intolerable.

El sosiego por la llegada de una nueva tripulación a El Pireo a finales de septiembre fue efímero. La autoridad portuaria y la policía no le permitieron subir a bordo, ya que el certificado de seguridad del equipo del buque, necesario para poder navegar, había caducado. Era comprensible que la autoridad responsable de la PSC detuviera al Mirjana K, pero no había excusas para que ella o la policía portuaria impidieran el cambio de tripulación y la repatriación.

Desesperado, recurrí a la secretaria del memorando de entendimiento de París sobre la supervisión por el Estado rector del puerto, y, con su ayuda, finalmente pudimos resolver el caso. Los siete tripulantes fueron repatriados el 8 de octubre de 2022, tras un cambio de tripulación. ■



Los inspectores de la ITF Jeff Engels, encargado del caso, y Ryan Brazeau con la tripulación del Tai Honesty

La ITF expresa su gratitud a la Guardia Costera de los EE. UU. por su “notable” ayuda con la repatriación

La Guardia Costera de los EE. UU. no suele prestar ayuda en las repatriaciones de gente de mar, dado que el país aún no ha ratificado el MLC. Sin embargo, en el caso del Tai Honesty, la agencia de Portland (Oregón) colaboró estrechamente con la ITF para llevar a 12 marinos chinos exhaustos de regreso a casa. **Jeff Engels**, coordinador de la ITF para la costa oeste de los EE. UU., afirma que esa asistencia fue tan notable como decisiva

Antes de que el Tai Honesty llegara al puerto de Longview a comienzos de mayo de 2022, se alertó a la Guardia Costera de los EE. UU. sobre la preocupación de los 12 tripulantes por el tiempo que llevaban a bordo.

Un grupo de inspectores de la Guardia Costera subió a bordo del buque de bandera panameña y determinó que no estaba apto para navegar, pero no debido a un problema técnico o de las máquinas. En vez de eso, encontraron a 12 tripulantes chinos extenuados que llevaban más de 14 meses atrapados a bordo y ansiaban regresar a casa. Consideraron que las condiciones en las que se hallaban los tripulantes presentaban “un claro peligro para la seguridad del buque y la vía de navegación”.

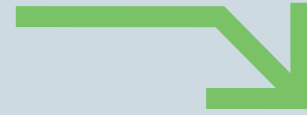
Los EE. UU. solo han ratificado cinco convenios de la OIT relativos a los derechos de la gente de mar. En el caso del Tai Honesty, la autoridad responsable de la PSC había utilizado la

ley de puertos y vías navegables de los EE. UU., promulgada para velar por el cumplimiento del Convenio 147 de la OIT. Fue la primera vez en los 19 años que llevo en este trabajo que se invocó esa ley para repatriar a una tripulación cuyo contrato había caducado. La situación suscitó el interés de la prensa y las publicaciones marítimas de los EE. UU. debido a las posibles ramificaciones en aguas estadounidenses.

Intenté en vano negociar con un representante del armador, Tai Shing Maritime, con sede en Taiwán, para obtener billetes de avión de regreso a China. El 6 de mayo subí a bordo del buque junto con Ryan Brazeau, un inspector al que yo estaba formando y que se acababa de incorporar al Cuerpo de Inspectores/as de la ITF. Descubrimos que los trabajadores habían excedido por cuatro meses el máximo de diez meses de servicio especificado en su acuerdo laboral y querían regresar a casa.

La autoridad responsable de la PSC informó al Ministerio de Trabajo de los EE. UU., y yo presenté una queja ante el Estado de abanderamiento, Panamá. La Guardia Costera ordenó que el Tai Honesty permaneciera atracado cerca del puerto hasta que pudiera sustituirse a la gente de mar. Solo entonces accedió el armador a traer a la nueva tripulación.

Los 12 marinos volaron el 14 de mayo a Tanzania, donde permanecieron en cuarentena por coronavirus antes de regresar a China. Pedimos al armador que pagara los salarios y cubriera el alojamiento y la alimentación de la tripulación mientras esta se encontraba en Tanzania. Los marinos confirmaron que habían recibido sus salarios estando allí. ■



“Esperamos que pronto se haga justicia, se anulen las acusaciones penales y se paguen todos los salarios pendientes”.

El capitán Kumar regresa a casa tras 18 meses de calvario

El capitán Santosh Kumar ha regresado finalmente a casa, aliviado, tras permanecer detenido en Dubái durante 18 meses, informa el auxiliar jurídico superior de la ITF

Jonathan Warring

El ciudadano indio y toda su tripulación fueron interrogados tras producirse una explosión cuando se cargaba un contenedor al buque, el Ocean Trader, de bandera de las Comoras, en el puerto de Jebel Ali en julio de 2021. En noviembre de ese año, los otros 13 marinos recibieron permiso para regresar a casa, pero Kumar permaneció detenido por la policía. Los tripulantes se vieron abandonados en el momento de la explosión y no han percibido ningún salario desde marzo de 2021.

La tripulación negó enérgicamente tener responsabilidad en la explosión, pero la policía acusó a Kumar y a cuatro tripulantes de “provocar un incendio de bienes ajenos por error”. En agosto de 2022, el Tribunal de

Primera Instancia de Dubái los declaró culpables. Cada marino recibió una multa de 100 000 AED (dírhams de los EAU), equivalente a 27 225 USD, y una condena de un mes de cárcel, suspendida por tres años. La sociedad de gestión Inzo Shipping, el armador Shas Shipping Ltd y otras tres compañías recibieron una multa de 100 000 AED cada uno.

Empeñado en restablecer su buen nombre, Kumar decidió impugnar la sentencia. Sin embargo, la audiencia de recurso se pospuso en varias ocasiones y acabó siendo rechazada por los tribunales. Kumar no se dejó desalentar y ha presentado un nuevo recurso ante el Tribunal de Casación. Para poder regresar a casa tuvo que pagar la multa impuesta por el tribunal de los EAU. La única forma de hacerlo fue vender su casa. Espera que se le reintegre el dinero en caso de que el recurso prospere.

Tras las gestiones realizadas por la ITF, Kumar finalmente llegó a la India el 14 de enero de 2023. Allí aguarda el resultado del recurso penal final.

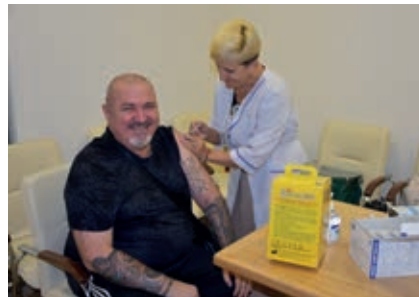
Las denuncias presentadas para reclamar los salarios pendientes de Kumar y el resto de la tripulación también están en curso. Esperamos que pronto se haga justicia, se anulen las acusaciones penales y se paguen todos los salarios pendientes.

La ITF ha apoyado a Kumar a lo largo de este calvario y ha financiado su alojamiento y los costos de su representación jurídica. ■

El MTWTU continúa apoyando a los miembros y a sus familias

Un sindicato de Ucrania sigue apoyando a la gente de mar durante la guerra

Mientras la guerra de Ucrania continúa, **Oleg Grigoryuk**, presidente del Sindicato de Trabajadores del Transporte Marítimo de Ucrania (MTWTU), nos dedicó generosamente su tiempo en diciembre de 2022 para brindar al *Boletín de los Marineros* un panorama sobre la situación de la gente de mar y de su sindicato



¿De qué manera se ha visto afectada la gente de mar ucraniana?

Durante meses, los marinos ucranianos no podían cruzar la frontera para incorporarse a sus buques. Eso cambió con el Decreto 992 del Gabinete de Ministros, emitido el 7 de septiembre de 2022, en el que se permitía a la gente de mar y los cadetes abandonar el país si tenían un puesto de trabajo en el mar. Si bien ese decreto está vigente en las regiones de Odesa y Mykolaiv, donde vive la mayoría de la gente de mar, no se está aplicando correctamente, ya que nuestros líderes militares están observando la legislación nacional sobre movilización. La legislación en Ucrania tiene precedencia sobre los decretos del Gabinete de Ministros.

No obstante, muchos tripulantes ucranianos ya han encontrado refugio provisional fuera del país y han continuado trabajando en el mar y apoyando a sus familiares y amigos en casa.

¿Cómo es la experiencia de la gente de mar ucraniana que trabaja en el mar?

Es duro para la gente de mar estar lejos de casa sabiendo del sufrimiento que se vive en su país. Pero son fuertes y profesionales, así que se las arreglan para levantar la moral concentrándose en su trabajo. Siguen siendo una parte importante de la fuerza laboral del sector naviero mundial. Aquellos que trabajan para compañías navieras decentes tienen acceso a Internet y pueden estar al tanto de las noticias sobre nuestra resistencia.

¿Cómo se las ingenia el sindicato para funcionar?

Mi sindicato nunca ha dejado de funcionar, a pesar de todas las complicaciones que enfrentamos, como la falta de un suministro normal de energía eléctrica, los problemas de conexión a Internet y los ataques aéreos constantes. Continuamos ayudando a miles de miembros a través de programas de bienestar y apoyo económico, social y humanitario. Y seguimos luchando por la protección de los derechos laborales de nuestros trabajadores.

Naturalmente, también ofrecemos apoyo económico a las familias de nuestros miembros, además de iniciativas de formación y proyectos conjuntos con sindicatos hermanos y otras organizaciones.

¿Cómo ve usted la situación en calidad de presidente del MTWTU?

Siempre siento un gran orgullo por la gente de mar de nuestro país y por la forma en que el sindicato le brinda apoyo. Pero ahora me siento incluso más responsable por el futuro del MTWTU y sus miembros. Todos en el sindicato opinan como yo: estamos decididos a hacer todo lo posible para continuar nuestra labor fructífera en beneficio de nuestros miembros y sus familias.

Con el apoyo del movimiento sindical mundial, ¡somos un ejemplo de actitud positiva y esperanza! ■

Darse de baja y obtener un permiso de tierra siguen siendo un problema debido al COVID-19

Helene Netland, auxiliar de las secciones de Gente de Mar y Navegación Interior de la ITF, informa sobre las dificultades que sigue enfrentando la gente de mar

A muchos marinos y marinas con contratos de seis y nueve meses se les pide con frecuencia que extiendan sus contratos, en ocasiones dos o tres veces, a pesar de que el Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC) dispone que un marino no puede permanecer a bordo más de 11 meses.

No obstante, parece que la situación está mejorando. El indicador del cambio de tripulaciones de la Declaración de Neptuno (publicado mensualmente para proporcionar datos fiables sobre la crisis del cambio de tripulaciones) muestra que el número de marinos y marinas con contratos prorrogados que permanecen a bordo de buques cayó del 4,2 % al 3,3 % entre julio y octubre de 2022. La cifra correspondiente a quienes trabajan a bordo durante más de 11 meses se ha mantenido en el 0,3 % desde mayo de 2022, frente al 1,3 % registrado en agosto de 2021. En octubre de 2021, el número de marinos y marinas con contratos prorrogados era del 7,9 %.

Desde octubre de 2021, la ITF ha registrado más de 300 casos de gente de mar que ha tenido dificultades para darse de baja tras cumplir su contrato, a pesar de haber presentado oportunamente una solicitud de repatriación. Un marinero preferente señala: "He llegado al final del contrato, pero la compañía no me ha dado de baja. He rellenado el formulario de renuncia y no he obtenido respuesta".

Las compañías esgrimen razones como que los billetes son demasiado caros, no hay vuelos disponibles, los funcionarios de inmigración no permiten cambios de tripulaciones o que el cambio de tripulaciones se ha cancelado debido a la entrada en dique seco de los buques en China. Otro factor ha sido la guerra en Ucrania.

En el MLC se estipula que la gente de mar tiene derecho a bajar a tierra. Aun así, algunos marinos y marinas llevan siete meses sin pisar tierra, y otros han permanecido a bordo durante más tiempo sin recibir el correspondiente permiso. La ITF registró 70 casos entre junio y octubre de 2022 en los que se denegó el permiso de tierra, por lo general debido a la política de la empresa. A continuación figuran otras razones: no se permitía bajar a tierra a los tripulantes extranjeros; el permiso de tierra era solo para casos de emergencia o por motivos médicos; el COVID-19 y el riesgo de infección lo impedían; la tripulación no tenía visados; y el siguiente puerto estaba en China o Japón.



Foto: June D. Farnur Jr.



“He llegado al final del contrato, pero la compañía no me ha dado de baja. He rellenado el formulario de renuncia y no he obtenido respuesta.”

La salud de la gente de mar se está viendo gravemente afectada por la incertidumbre de no saber cuándo podrá regresar a casa, la cancelación a último momento de la repatriación y la denegación de tiempo libre. Estos trabajadores y trabajadoras informan que sufren de fatiga, agotamiento y estrés, están deprimidos y no logran dormir, no pueden concentrarse en su trabajo y se preocupan por su familia. Un primer oficial declara: "Ya no tengo fuerzas para trabajar. Me preocupo por la tripulación, la carga y el buque, puesto que ya no puedo cumplir mis obligaciones de forma adecuada".

La ITF insiste constantemente ante los armadores sobre la importancia de permitir a las tripulaciones bajar a tierra y tener acceso a instalaciones y servicios portuarios de bienestar. Hemos pedido también a la Organización Internacional del Trabajo que recuerde a los Estados de abanderamiento y los Estados retores del puerto su responsabilidad de facilitar este derecho conforme a lo establecido en el MLC. ■

Comienzo auspicioso de la formación sobre el control del estrés

La depresión y la ansiedad afectan a muchos marinos y marinas debido a la naturaleza excepcional de su trabajo. La ITF ha creado un programa de formación innovador para ayudar a controlar el estrés. El Dr. Syed Asif Altaf, coordinador del programa mundial sobre bienestar de la ITF, nos cuenta más al respecto

Estar lejos de la familia por mucho tiempo, trabajar por turnos, tener un horario de sueño y descanso interrumpido, tratar de encontrar un equilibrio entre el trabajo y la vida personal, trabajar en entornos laborales de riesgo... Todos estos aspectos a menudo causan estrés y otros problemas psicológicos.

En el informe de un estudio sobre la gente de mar —encargado por la ITF y publicado en 2019 por la Universidad de Yale— se concluyó que el 25 % presentaba síntomas de depresión, el 17 % sufría ansiedad y uno de cada cinco marinos (el 20 %) había tenido pensamientos suicidas.

Los enormes niveles de incertidumbre experimentados por la gente de mar durante la pandemia de COVID-19 y la crisis del cambio de tripulaciones han derivado en una epidemia de problemas de salud mental.

Puede resultar difícil para la gente de mar encontrar la ayuda necesaria, debido al estigma, la falta de comprensión y la dificultad de acceso a la atención de salud mental.



“Si bien tenía bastantes conocimientos sobre la depresión y la ansiedad y cómo manejarlos, me siento mucho más capacitada para hacerles frente y ayudar tanto a otros como a mí misma”.

Ruth A. J. Theriot, directora de Sanidad Portuaria, Houston (EE. UU.)

En respuesta a ello, la ITF ha creado un programa para la formación de equipos de intervención inmediata o educadores entre pares —aquellos que interactúan habitualmente con la gente de mar— a fin de generar conciencia y establecer una red con sus compañeros y compañeras de trabajo. El objetivo es brindar un espacio seguro para que la gente de mar hable sobre su salud mental y procure obtener apoyo individual.


El programa garantiza que las personas participantes entiendan su función y sus responsabilidades y aprendan cómo proporcionar “primeros auxilios” en materia de bienestar psicológico y cómo determinar cuándo deben remitir un caso a un profesional de la salud mental. La formación también les enseña a cuidar de su propio bienestar.

Se han impartido sesiones en nueve países (Bangladés, Colombia, los EE. UU., Guatemala, Honduras, la India, Indonesia, Malasia y Panamá), y se tiene previsto ampliar el programa a muchos otros. A finales de diciembre de 2022, 300 personas habían recibido la formación, y entre los participantes se hallaban responsables sindicales, inspectores e inspectoras de la ITF, representantes de organizaciones dedicadas al bienestar de la gente de mar y funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto. La respuesta ha sido muy positiva. ■



“Los responsables de nuestro sindicato no estaban bien preparados para enfrentar los desafíos que surgieron cuando comenzaron a llegar cientos de llamadas telefónicas. Las llamadas no eran por aumentos salariales, sino por el estrés mental de la gente de mar causado por los retrasos en la repatriación, la amenaza del COVID-19 a bordo... y la imposibilidad de asistir a los últimos rituales de familiares que fallecieron, debido al cierre de las fronteras internacionales. La formación nos ayudó mucho”.

Manoj Yadav, secretario general de la Unión de Marinos de la India (FSUI)



SU GUÍA SEPARABLE DE 12 PÁGINAS

EN ESTA EDICIÓN:

**CÓMO OBTENER AYUDA
CONTRATOS**

DATOS DE CONTACTO DE LOS INSPECTORES E INSPECTORAS

QUÉ AYUDA PRESTAN LOS INSPECTORES E INSPECTORAS

DERECHOS LEGALES

ESTAFAS

CÓMO OBTENER AYUDA

Su guía de la ITF para obtener ayuda



Cómo encontrar un sindicato marítimo afiliado a la ITF o a un inspector o inspectora de la ITF

Su primer punto de contacto debería ser su sindicato. Si aún no está afiliado, infórmese sobre cómo afiliarse a uno. Si necesita ayuda inmediatamente, o si está afiliado a un sindicato y está teniendo dificultades para ponerse en contacto con su sindicato, comuníquese con un inspector o inspectora de la ITF. Los datos de contacto figuran en esta guía.

Puede verificar cuáles son los sindicatos marítimos afiliados a la ITF en <https://www.itfseafarers.org/es/look-up>.

Si tiene un teléfono celular o una tableta, descargue su aplicación GRATUITA ITF Seafarers en www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm.

Use la aplicación para:

- encontrar los datos de contacto del inspector, coordinador BDC o sindicato marítimo de la ITF más cercano;
- verificar si un buque está cubierto por un acuerdo de la ITF antes de incorporarse a él;
- comprobar que sus horas de descanso se ajusten al reglamento.

Descargue un lector de códigos QR gratuito en su teléfono inteligente y escanee el siguiente código:



Disponible en



Cómo ponerse en contacto con el equipo de apoyo a la gente de mar de la ITF

SMS/WhatsApp/Viber

+44 7523515097

E-mail: seafsupport@itf.org.uk

Antes de contactar con la ITF, asegúrese de tener a mano la siguiente información:

Sobre usted

- Nombre
- Puesto a bordo
- Nacionalidad
- Datos de contacto

Sobre el buque

- Nombre
- Pabellón
- Número de la OMI
- Ubicación actual
- Número de tripulantes y nacionalidad

Sobre el problema

- Descripción del problema
- ¿Cuánto tiempo lleva usted a bordo?
- ¿Sufre toda la tripulación el mismo problema?



www.facebook.com/itfseafarerssupport

Contrataciones

Agentes de contratación de tripulantes

En el Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006 se estipula que todas las **agencias privadas de contratación de tripulantes** deben estar reguladas. Este convenio prohíbe cobrar honorarios por encontrar empleo a la gente de mar a bordo de buques, realizar deducciones ilegales de sus salarios e incluir a la gente de mar en listas negras. Los armadores deben asegurarse de utilizar agentes de contratación de tripulantes que cumplan estas normas.

Antes de firmar un contrato

La mejor garantía de condiciones adecuadas de empleo en el mar es la firma de un contrato redactado de conformidad con un convenio colectivo aprobado por la ITF. En ausencia de dicho convenio, sugerimos a los marinos que comprueben los puntos siguientes.



- No empiece a trabajar en un buque sin un **contrato por escrito**.
- No firme nunca un contrato en blanco o un contrato que le obligue a condiciones **no especificadas** en el mismo o con las que no esté familiarizado.
- Compruebe si el contrato hace referencia a un **convenio colectivo**. En caso afirmativo, lea el convenio y guarde una copia del mismo con su contrato.
- Asegúrese de que la **duración del contrato** esté claramente indicada.
- No firme un contrato que permita la modificación del **periodo contractual** a la sola discreción del propietario del buque. Estos cambios deberían ser de mutuo acuerdo.
- Asegúrese de que el contrato establezca claramente el **salario básico** y las **horas básicas de trabajo**. La Organización Internacional del Trabajo (OIT) establece que el horario básico de trabajo debería ser un máximo de 48 horas semanales (208 horas/mes).
- Cerciórese de que el contrato establezca claramente la manera en que se pagarán las horas extraordinarias y la tarifa correspondiente. La OIT estipula que todas las horas extraordinarias deberían pagarse, como mínimo, a 1,25 veces la tarifa normal por hora.
- Compruebe que el contrato indique claramente el número de **días pagados de permiso** por mes, que, de acuerdo con la OIT, no debería ser inferior a 30 días por año (2,5 días por mes civil).
- Asegúrese de que los pagos correspondientes al salario básico, las horas extraordinarias y los permisos se hayan indicado **por separado** en el contrato.
- No firme nunca un contrato que le responsabilice del pago de cualquier parte de los **gastos de su incorporación al buque o de su repatriación**.
- No firme un contrato que permita al propietario del buque **retener cualquier parte de su salario**, puesto que tiene derecho a que se le pague en su totalidad el salario ganado al final de cada mes civil.
- Si su contrato de trabajo no incluye información sobre **beneficios adicionales**, trate de obtener confirmación —en forma de un derecho contractual o un acuerdo por escrito— del tipo de indemnización que deberá pagársele en caso de enfermedad, accidente, defunción, pérdida del buque (incluida la pérdida de efectos personales) y rescisión temprana del contrato.
- No firme un contrato con cláusulas que **limiten su derecho a afiliarse**, contactar o consultar a un sindicato de su elección, así como a ser representado por él.
- Compruebe las condiciones y el periodo de aviso para la **rescisión de su contrato**.
- Cualquier contrato o acuerdo que firme voluntariamente tendrá carácter vinculante en la mayoría de las jurisdicciones. Por lo tanto, le recomendamos que **guarde copias del contrato**, las nóminas y demás correspondencia del armador o el agente de contratación (incluso después de haber dejado de trabajar en el buque) como pruebas en caso de que necesite reclamar salarios o indemnizaciones.

Para averiguar si su buque está cubierto por un acuerdo aprobado por la ITF, consulte la página <https://www.itfseafarers.org/es/look-up>.

DATOS DE CONTACTO DE LOS INSPECTORES E INSPECTORAS

NOMBRE	FUNCIÓN	PAÍS	PUERTO	TELÉFONO MÓVIL	CORREO ELECTRÓNICO
Hassen Mellis	Inspector	Argelia	Argel	+213 559 407 839	mellis_hassen@itf.org.uk
Roberto Jorge Alarcón	Coordinador	Argentina	Rosario	+54 9 11 4414 5687	alarcon_roberto@itf.org.uk
Ian Bray	Coordinador	Australia	Fremantle	+61 403 325 376	bray_ian@itf.org.uk
Matt Purcell	Coordinador adjunto	Australia	Melbourne	+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
Brian Gallagher	Inspector	Australia	Brisbane	+61 414 799 134	gallagher_brian@itf.org.uk
Dan Crumlin	Inspector	Australia	Sídney	+61 400 418 871	crumlin_dan@itf.org.uk
Jack McCabe	Inspector	Australia	Port Hedland		mccabe_jack@itf.org.uk
Christian Roos	Inspector	Bélgica	Zeebrugge	+32 486 12 38 90	roos_christian@itf.org.uk
Marc Van-Noten	Inspector	Bélgica	Amberes	+32 475 77 57 00	van-noten_marc@itf.org.uk
Rino Huijsmans	Inspector	Bélgica	Amberes	+32 473 97 31 95	huijsmans_rino@itf.org.uk
Ali Zini	Inspector	Brasil	Paranaguá	+55 41 99998 0008	zini_ali@itf.org.uk
Renialdo de Freitas	Inspector	Brasil	Santos	+55 13 99761 0611	defreitas_renialdo@itf.org.uk
Vladimir Miladinov	Inspector	Bulgaria	Varna	+359 887 888 921	miladinov_vladimir@itf.org.uk
Peter Lahay	Coordinador	Canadá	Vancouver	+1 604 418 0345	lahay_peter@itf.org.uk
Karl Risser	Inspector	Canadá	Halifax	+1 902 237 4403	risser_karl@itf.org.uk
Nathan Smith	Inspector	Canadá	Vancouver	+1 604 791 5216	smith_nathan@itf.org.uk
Rodrigo Pinto Agüero	Inspector	Chile	Valparaíso	+56 9 9433 4143	pintoaguero_rodrigo@itf.org.uk
Miguel Sánchez Enciso	Inspector	Colombia	Barranquilla	+57 310 657 3399	sanchez_miguel@itf.org.uk
Joachim Mel Djedje-Li	Inspector	Costa de Marfil	Abiyán	+225 07 88 00 83	djedje_joachim@itf.org.uk
Romano Perić	Coordinador	Croacia	Dubrovnik/Ploče	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
Luka Simić	Inspector	Croacia	Rijeka	+385 97 793 9521	simic_luka@itf.org.uk
Milko Kronja	Inspector	Croacia	Šibenik	+385 98 336 590	kronja_milko@itf.org.uk
Morten Bach	Inspector	Dinamarca	Copenhague	+45 21 64 95 62	bach_morten@itf.org.uk
Peter Hansen	Inspector	Dinamarca	Copenhague	+45 30 58 24 56	hansen_peter@itf.org.uk
Jaanus Kuiv	Inspector	Estonia	Tallin	+372 52 37 907	kuiv_jaanus@itf.org.uk
Kenneth Bengts	Coordinador	Finlandia	Helsinki	+358 40 455 1229	bengts_kenneth@itf.org.uk
Jan Örn	Coordinador adjunto	Finlandia	Turku	+358 40 523 33 86	orn_jan@itf.org.uk
Heikki Karla	Inspector	Finlandia	Helsinki	+358 50 4356 094	karla_heikki@itf.org.uk
Patrick Kuronen	Inspector	Finlandia	Helsinki	+358 40 178 7774	kuronen_patrick@itf.org.uk
Pascal Pouille	Coordinador	Francia	Dunquerque	+33 6 80 23 95 86	pouille_pascal@itf.org.uk
Corine Archambaud	Inspectora	Francia	El Havre	+33 6 85 52 27 67	archambaud_corine@itf.org.uk

NOMBRE	FUNCIÓN	PAÍS	PUERTO	TELÉFONO MÓVIL	CORREO ELECTRÓNICO
Geoffroy Lamade	Inspector	Francia	Saint-Nazaire	+33 660 30 12 70	lamade_geoffroy@itf.org.uk
Laure Tallonneau	Inspectora	Francia	Brest	+33 6 85 65 52 98	tallonneau_laure@itf.org.uk
Yves Reynaud	Inspector	Francia	Marsella	+33 6 07 68 16 34	reynaud_yves@itf.org.uk
Merab Chijavadze	Inspector	Georgia	Batumi	+995 5 93 261303	chijavadze_merab@itf.org.uk
Sven Hemme	Coordinador	Alemania	Bremerhaven	+49 151 27037384	hemme_sven@itf.org.uk
Susan Linderkamp	Coordinadora adjunta	Alemania	Bremen	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
Hamani Amadou	Inspector	Alemania	Rostock	+49 170 7603862	amadou_hamani@itf.org.uk
Karin Friedrich	Inspectora	Alemania	Hamburgo	+49 170 85 08 695	friedrich_karin@itf.org.uk
Markus Wichmann	Inspector	Alemania	Hamburgo	+49 151 18868438	wichmann_markus@itf.org.uk
Catherine Haizel	Inspectora	Ghana	Tema	+233 266 457 793	haizel_catherine@itf.org.uk
Liam Wilson	Inspector	Gran Bretaña	Newcastle	+44 7539 171 323	wilson_liam@itf.org.uk
Stamatis Kourakos	Coordinador	Grecia	El Pireo	+30 6 9 77 99 3709	kourakos_stamatis@itf.org.uk
Costas Halas	Inspector	Grecia	El Pireo	+30 6944 297 565	halas_costas@itf.org.uk
Jason Lam Wai Hong	Inspector	Hong Kong (China)	Hong Kong	+852 9735 3579	lam_jason@itf.org.uk
Jónas Gardarsson	Inspector	Islandia	Reikiavik	+354 892 79 22	gardarsson_jonas@itf.org.uk
B. V. Ratnam	Inspector	India	Visakhapatnam	+91 9 8481 980 25	ratnam_bv@itf.org.uk
K. Sreekumar	Inspector	India	Chennai	+91 9381001311	kumar_sree@itf.org.uk
Thomas Sebastian	Inspector	India	Kochi	+91 98950 48607	sebastian_thomas@itf.org.uk
Evelina Saduikyte	Inspectora	Irlanda	Cork	+353 87 0512034	saduikyte_evelina@itf.org.uk
Jim McVeigh	Inspector	Irlanda	Dublín	+353 87 4174437	mcveigh_jim@itf.org.uk
Assaf Hadar	Inspector	Israel	Haifa	+972 522 977 127	hadar_assaf@itf.org.uk
Francesco Di Fiore	Coordinador	Italia	Génova	+39 33 1670 8367	difiore_francesco@itf.org.uk
Gianbattista Leoncini	Inspector	Italia	Taranto	+39 335 482 703	leoncini_gianbattista@itf.org.uk
Paolo Siligato	Inspector	Italia	Trieste	+39 3484454343	siligato_paolo@itf.org.uk
Fusao Otori	Coordinador	Japón	Tokio	+81 90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
Shigeru Fujiki	Inspector	Japón	Chiba	+81 90 9826 9411	fujiki_shigeru@itf.org.uk
Yoshihiro Toyomitsu	Inspector	Japón	Tokio	+81 90 5306 2494	toyomitsu_yoshihiro@itf.org.uk
Betty Makena Mutugi	Inspectora	Kenia	Mombasa	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk
Leo Hwang	Inspector	Corea	Incheon	+82 10 6525 3557	hwang_leo@itf.org.uk
Moon Hyeokjin	Inspector	Corea	Busán	+82 10 4444 8436	hyeokjin_moon@itf.org.uk
Youngin Kim	Inspector	Corea	Busán	+82 10 9288 0815	youngin_kim@itf.org.uk

Ayudando a la gente de mar en todo el mundo



SEDE DE LA ITF
LONDRES (REINO UNIDO)
Tfno.: +44 (0) 20 7403 2733
Correo electrónico: mail@itf.org.uk

ETF (EUROPA)
BRUSELAS (BÉLGICA)
Tfno.: +32 (0) 2 285 46 60
Correo electrónico: etf@etf-europe.org

ITF AMÉRICAS
RÍO DE JANEIRO (BRASIL)
ITF Américas
Correo electrónico: itf_americas@itf.org.uk



ITF ÁFRICA

NAIROBI (KENIA)

Tfno.: +254 20 374 2774/5

Correo electrónico: nairobi@itf.org.uk

ITF MUNDO ÁRABE

AMÁN (JORDANIA)

Tfno.: +962 (0)6 5821366

Correo electrónico: arab-world@itf.org.uk

ITF ASIA-PACÍFICO

SINGAPUR

Tfno.: +65 6379 5691

Correo electrónico: mail@itfsgp.com

DATOS DE CONTACTO DE LOS INSPECTORES E INSPECTORAS (CONT.)

NOMBRE	FUNCIÓN	PAÍS	PUERTO	TELÉFONO MÓVIL	CORREO ELECTRÓNICO
Norbert Petrovskis	Inspector	Letonia	Riga	+371 292 15136	petrovskis_norbert@itf.org.uk
Andrey Chernov	Inspector	Lituania	Klaipeda	+370 699 28198	chernov_andrey@itf.org.uk
Hakimah Saiful Bahri	Inspectora	Malasia	Kuala Lumpur	+6012 6236447	bahri_hakimah@itf.org.uk
Paul Falzon	Inspector	Malta	La Valeta	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
Enrique Lozano Díaz	Inspector	México	Veracruz	+52 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
José Antonio Ramírez Pelayo	Inspector	México	Manzanillo	+52 314 172 8089	ramirez_jose@itf.org.uk
Tomislav Markolović	Inspector	Montenegro	Bar	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@itf.org.uk
Hamid Rachik	Inspector	Marruecos	Casablanca	+212 6 48 13 09 57	rachik_hamid@itf.org.uk
Han Bo Tun	Contacto	Myanmar	Rangún	+959 250 143 678	tun_han@itf.org.uk
Aswin Noordermeer	Inspector	Países Bajos	Róterdam	+31 6 53 337522	noordermeer_aswin@itf.org.uk
Debbie Klein	Inspectora	Países Bajos	Róterdam	+31 6 53 182 734	klein_debbie@itf.org.uk
Gijs Mol	Inspector	Países Bajos	Róterdam	+31 622 89 08 77	mol_gijs@itf.org.uk
Koen Keehnen	Inspector	Países Bajos	Róterdam	+31 624 336109	keehnen_koen@itf.org.uk
Grahame McLaren	Inspector	Nueva Zelanda	Wellington	+64 21 292 1782	mclaren_grahame@itf.org.uk
Goodlife Okoro	Inspector	Nigeria	Lagos	+234 806 846 8607	okoro_goodlife@itf.org.uk
Angelica Gjestrum	Coordinadora	Noruega	Oslo	+47 9 77 29 357	gjestrum_angelica@itf.org.uk
Andreas Husa	Inspector	Noruega	Bergen	+47 97532446	husa_andreas@itf.org.uk
Truls M. Vik Steder	Inspector	Noruega	Porsgrunn	+47 90 98 04 87	steder_truls@itf.org.uk
Yngve Lorentsen	Inspector	Noruega	Tromsø	+47 414 01 222	lorentsen_yngve@itf.org.uk
Arvin Ivan Peralta	Inspector	Filipinas	Manila	+63 919 096 7187	peralta_arvin@itf.org.uk
Nino Mike Torrevillas	Inspector	Filipinas	Cebú	+63 906 069 8030	torrevillas_ninomike@itf.org.uk
Adam Mazurkiewicz	Coordinador	Polonia	Szczecin	+48 501 539329	mazurkiewicz_adam@itf.org.uk
Grzegorz Daleki	Inspector	Polonia	Gdynia/Gdańsk	+48 514 430 374	daleki_grzegorz@itf.org.uk
João de Deus Gomes Pires	Inspector	Portugal	Lisboa	+351 91 936 4885	pires_joao@itf.org.uk
José A. Claudio Báez	Inspector	Puerto Rico	San Juan	+1 787 318 0229	baez_jose@itf.org.uk
Adrian Mihalcioiu	Inspector	Rumanía	Constanza	+40 722 248 828	mihalcioiu_adrian@itf.org.uk
Sergey Fishov	Coordinador	Rusia	San Petersburgo	+7 911 096 9383	fishov_sergey@itf.org.uk
Kirill Pavlov	Inspector	Rusia	San Petersburgo	+7 911 929 04 26	pavlov_kirill@itf.org.uk
Olga Ananina	Inspectora	Rusia	Novorosiisk	+7 9887 621232	ananina_olga@itf.org.uk
Petr Osichansky	Inspector	Rusia	Vladivostok	+7 914 790 6485	osichansky_petr@itf.org.uk
Rodion Sukhorukov	Inspector	Rusia	San Petersburgo	+7 921 952 2562	sukhorukov_rodion@itf.org.uk

NOMBRE	FUNCIÓN	PAÍS	PUERTO	TELÉFONO MÓVIL	CORREO ELECTRÓNICO
Seydina Ousmane Keita	Inspector	Senegal	Dakar	+221 776926408	keita_seydina@itf.org.uk
Daniel Tan	Contacto	Singapur	Singapur	+65 9616 5983	daniel_tan@seacare.com.sg
Gwee Guo Duan	Contacto	Singapur	Singapur	+65 9823 4979	duan_gwee@itf.org.uk
Luz Baz	Coordinadora	España	Vigo	+34 660 682 164	baz_luz@itf.org.uk
Esteban Pereda	Inspector	España	Bilbao	+34 688 75 53 35	pereda_esteban@itf.org.uk
Gonzalo Galán	Inspector	España	Las Palmas	+34 638 809 166	galan_gonzalo@itf.org.uk
Juan García	Inspector	España	Valencia	+34 628 565 184	garcia_juan@itf.org.uk
Marc Martí Gil	Inspector	España	Barcelona	+34 699 550 578	marti_marc@itf.org.uk
Pedro Damián Esteban	Inspector	España	Algeciras	34 618 842 905	esteban_pedro@itf.org.uk
Ranjan Perera	Inspector	Sri Lanka	Colombo	+94 77 314 7005	perera_ranjan@itf.org.uk
Annica Barning	Coordinadora	Suecia	Malmö	+46 70 57 49 714	barning_annica@itf.org.uk
Fredrik Bradd	Coordinador adjunto	Suecia	Umeå	+46 761006445	bradd_fredrik@itf.org.uk
Göran Larsson	Inspector	Suecia	Gotemburgo	+46 70 626 7788	larsson_goran@itf.org.uk
Håkan André	Inspector	Suecia	Norrköping	+46 70 574 2223	andre_haakan@itf.org.uk
Tse-Ting Tu	Inspector	Taiwán (China)	Kaoshiung	+886 988513979	tu_tse-ting@itf.org.uk
Muzaffer Civelek	Inspector	Turquía	Estambul	+90 535 663 3124	civelek_muzaffer@itf.org.uk
Nataliya Yefrimenko	Inspectora	Ucrania	Odesa	+380 50 336 6792	yefrimenko_nataliya@itf.org.uk
Dwayne Boudreaux	Coordinador	EE. UU.	Costa del Golfo	+1 504 442 1556	boudreaux_dwayne@itf.org.uk
Enrico Esopa	Coordinador	EE. UU.	Costa Este	+1 201 417 2805	esopa_enrico@itf.org.uk
Jeff Engels	Coordinador	EE. UU.	Costa Oeste	+1 206 331 2134	engels_jeff@itf.org.uk
Barbara Shipley	Inspectora	EE. UU.	Baltimore/Norfolk	+1 202 412 8422	shipley_barbara@itf.org.uk
Corey Connor	Inspector	EE. UU.	Charleston	+1 843 469 5611	connor_corey@itf.org.uk
Eric White	Inspector	EE. UU.	Tampa	+1 813 576 9805	white_eric@itf.org.uk
Joshua Bobic	Inspector	EE. UU.	Los Ángeles, Sur de California	+1 310 808 7135	bobic_joshua@itf.org.uk
Ryan Brazeau	Inspector	EE. UU.	Portland	+1 971 500 8596	brazeau_ryan@itf.org.uk
Sam Levens	Inspectora	EE. UU.	San Francisco	+1 415 490 8956	levens_sam@itf.org.uk
Shwe Tun Aung	Inspector	EE. UU.	Houston	+1 713 447 0438	aung_shwe@itf.org.uk
Adán Suárez	Inspector	Uruguay	Montevideo	+598 99 569 656	suarez_adan@itf.org.uk

Mohamed Arrachedi	Coordinador de la red BDC	Mundo Árabe e Irán		+34 629 419 007	arrachedi_mohamed@itf.org.uk
Sandra Bernal	Coordinadora de la red BDC	Asia-Pacífico		+61 41 054 1763	bernal_sandra@itf.org.uk
Lucien Razafindraibe	Coordinador de la red BDC	África			razafindraibe_lucien@itf.org.uk
Vacante	Coordinador(a) de la red BDC	Latinoamérica y el Caribe			seafsupport@itf.org.uk

Qué puede hacer un inspector o inspectora de la ITF

Los inspectores e inspectoras de la ITF son responsables sindicales que trabajan en cuestiones relacionadas con la campaña de la ITF contra las BDC. (Puede consultarse más información al respecto en las págs. 5-9 del boletín).

Muchos inspectores de la ITF son exmarinos o exportuarios. Su trabajo consiste en inspeccionar los buques que hacen escala en sus puertos para cerciorarse de que la tripulación

cuenta con salarios y condiciones de vida y trabajo dignas, así como en controlar el cumplimiento a bordo de los acuerdos de la ITF.

El primer inspector de la ITF se designó en 1971, y en la actualidad existe una red de 125 inspectores e inspectoras y otros contactos que trabajan en puertos de todo el mundo.

Un inspector o inspectora de la ITF PUEDE:

- inspeccionar un buque por problemas relacionados con las condiciones de trabajo y de vida;
- reunirse con miembros de la tripulación en tierra;
- brindar asesoramiento y asistencia a la gente de mar;
- aconsejar acerca de las posibilidades jurídicas para resolver un problema en un determinado puerto/país;
- actuar como representante (apoderado) de la tripulación en disputas contractuales;
- actuar de enlace con las personas encargadas de la supervisión por parte del Estado rector del puerto en cuestiones de seguridad;
- poner a la gente de mar en contacto con un sindicato afiliado a la ITF en su país de origen (cuando lo haya);
- plantear al armador los problemas que existen a bordo y ejercer presión sobre él para resolverlos;
- facilitar la firma de convenios colectivos aprobados por la ITF;
- subir legalmente a bordo de un buque con un acuerdo de la ITF para llevar a cabo una inspección;
- ponerse en contacto con otros inspectores o inspectoras de la ITF, sindicatos afiliados y contactos en otros países;
- calcular los salarios debidos y ocuparse de las reclamaciones por salarios atrasados;
- comunicarse bien en inglés;

- tratar asuntos de manera confidencial, en la medida de lo posible;
- atender por teléfono, celular, correo electrónico o servicios de mensajería instantánea;
- actuar de enlace con terceros, tales como autoridades del Estado del pabellón, organismos de bienestar o embajadas, en la resolución de disputas de la gente de mar;
- proporcionar apoyo a la gente de mar que se encuentra hospitalizada;
- suministrar copias de las publicaciones de la ITF.

Un inspector o inspectora de la ITF NO PUEDE:

- hacer más de lo que permita la legislación nacional;
- lograr siempre acceso a un buque o una terminal;
- resolver problemas sin la cooperación de la tripulación;
- garantizar que la gente de mar no pierda su trabajo o no sea incluida en una lista negra;
- conseguir a la gente de mar empleo en un buque;
- cambiar la política de la ITF;
- actuar al margen de la política de la ITF o de los sindicatos locales afiliados a la ITF;
- actuar en contra de los intereses del sindicato nacional para el que trabaja;
- actuar de forma contraria a la ley.

Defender sus derechos

Conflictos laborales

La ITF se esfuerza por conseguir que los marinos que trabajan en buques con banderas de conveniencia perciban salarios justos y estén cubiertos por convenios colectivos adecuados.

Esto exige, a veces, la adopción de medidas ante los tribunales locales. En otros casos podría procederse al boicot del buque. Lo importante es tomar en cada país las medidas correctas. Es posible que la acción correcta en un país sea incorrecta en otro.

Póngase en contacto con su representante local de la ITF y pídale asesoramiento. Encontrará la dirección de correo electrónico y los números de teléfono correspondientes en la parte central de esta guía separable. Debería también buscar asesoramiento jurídico a nivel local antes de adoptar ninguna medida.

Hay países en los que, en caso de huelga, la legislación va en contra de los intereses de la tripulación. De ser así, los representantes del sindicato local afiliado a la ITF le indicarán la

razón. En un gran número de países, la clave para conseguir la victoria en un conflicto es la huelga. Una vez más, ello dependerá del asesoramiento que se le proporcione a nivel nacional. En muchos países se respeta el derecho a la huelga, con tal de que su buque se encuentre en un puerto y no en el mar.

En cualquier huelga es importante recordar la necesidad de mantener disciplina, paz y unidad. Recuerde que son muchos los países en los que el derecho a la huelga es un derecho humano básico garantizado por la ley o la constitución.

Sea cual fuere su decisión, no olvide ponerse en contacto con su representante local de la ITF antes de adoptar ninguna medida. Trabajando juntos podremos ganar la batalla a favor de la justicia y los derechos básicos.

Accidentes marítimos

Existen directrices internacionales para garantizar que los marinos reciban un trato justo si su buque se ve involucrado en un accidente marítimo, ya sea por parte de los propietarios del buque, el puerto, el Estado costero, el Estado de pabellón o la legislación de su propio país.

Estos son sus derechos en el caso de verse en esa situación:

- Si se le exige que preste declaración, las autoridades deben tomarla a la mayor brevedad posible, y debería poder volver al buque —o ser repatriado— lo antes posible tras la declaración.
- Tiene derecho a un abogado. Solicite uno antes de responder a preguntas o realizar declaraciones, puesto que eso puede ser utilizado en su contra en una futura causa judicial.
- Debe poder entender lo que se está diciendo; pida a las autoridades que detengan el interrogatorio si usted no entiende. Si tiene dificultades debido al idioma utilizado, solicite un intérprete.
- Su compañía tiene la obligación de ayudarle. Póngase en contacto con su compañía o su sindicato para solicitar asesoramiento y asistencia.

Si desea obtener más información y no hay ningún sindicato local ni inspector o inspectora de la ITF donde se encuentra, envíe un correo electrónico al equipo de apoyo a la gente de mar de la ITF (seafsupport@itf.org.uk).

Encontrará más información en www.itfseafarers.org/es/your-rights/sus-derechos-juridicos-0.

Sea más inteligente que los estafadores

Las estafas de contratación dirigidas a la gente de mar han ido en aumento y son cada vez más astutas. Siga nuestros consejos para no caer en las trampas de los estafadores.

Cómo funciona una estafa

La mayoría de las estafas ofrece puestos de trabajo con salarios altos, elevadas propinas o unas condiciones inusualmente buenas para atraer a la gente.

Los estafadores se hacen pasar por agentes de contratación de tripulantes o gerentes de Recursos Humanos y utilizan astucias para que sus anuncios de trabajo parezcan genuinos, tales como direcciones de correo electrónico y sitios web falsos que parecen verdaderos. Para hacer correr la voz, cada vez más utilizan métodos de contacto directo como WhatsApp, Viber y LinkedIn, así como Facebook y otras redes sociales.

Cualquier vacante difundida de este modo forma parte de un fraude: las compañías navieras y de cruceros conocidas no envían ofertas de trabajo no solicitadas ni publicitan sus vacantes en las redes sociales.

No responda. Y advierta a sus amistades.

Si presenta una solicitud para el puesto, le pedirán copias de sus documentos de identificación, como el pasaporte, e información de carácter personal, como la fecha de nacimiento o los datos bancarios. **Nunca dé esa información.** Pueden usarla para usurpar su identidad y vaciar su cuenta bancaria.

Le pedirán que abone una cuota única (tal vez con el pretexto de cubrir el

costo del transporte para incorporarse al buque o un costo administrativo) o envíe un pago directo a una cuenta bancaria. Eso es ilegal. Según lo establecido en el Convenio sobre el trabajo marítimo, la gente de mar no debería realizar ningún pago para obtener un empleo y el costo de los visados debería correr por cuenta del armador. **No pague nada.**

Si busca trabajo, siga los siguientes consejos:

- Visite el nuevo sitio de la ITF ShipBeSure (www.itfshipbesure.org) para obtener asesoramiento en materia de contratación, estafas y agentes fraudulentos. Puede consultarse más información al respecto en la pág. 23 del boletín.
- Visite los sitios web oficiales de compañías de cruceros de renombre y de grandes compañías navieras. Normalmente cuentan con una sección especializada de ofertas de trabajo en tierra y a bordo a la que usted puede enviar su currículum, y muchos operadores organizan eventos gratuitos de contratación. Busque advertencias de estafa en el sitio y contacte con la sede oficial en caso de duda.
- Desconfíe de las ofertas de trabajo en los sitios web que dicen ser de compañías navieras o de contratación, así como de puestos de trabajo falsos en sitios web reales, en particular aquellos que tienen avisos y anuncios laborales gratuitos.

En caso de duda, solicite asesoramiento a la ITF escribiendo a la dirección jobscam@itf.org.uk.

Es probable que se trate de una estafa si:

- es una oferta de empleo no solicitada;
- es un anuncio de empleo en las redes sociales;
- se le pide dinero por cualquier razón;
- se le pide suministrar datos personales o copias escaneadas de documentos personales;
- el número de contacto es de un teléfono celular, sobre todo si es el número de una supuesta oficina;
- el prefijo internacional del número de teléfono parece sospechoso;
- la dirección de correo electrónico no incluye el nombre de la compañía;
- la dirección de correo electrónico de la compañía es de un proveedor gratuito, como Gmail, Globomail o Yahoo;
- el dominio de país que aparece en la dirección de correo electrónico es diferente al del país en el que supuestamente está ubicada la oficina.

Visite www.itfshipbesure.org para encontrar todo lo que necesita saber para evitar ser víctima de una estafa.



Apasionada del sindicalismo

Nieta de “uno de los obstinados guerreros de Liberia”, **Jackie N. W. Doe** es la presidenta nacional del Sindicato de Trabajadores Portuarios de Liberia (DOWUL). Nos habla de su trayectoria y explica al *Boletín de los Marineros* lo que la motiva

¿Qué le atrajo al sector marítimo?

Trabajé como jornalera ocasional voluntaria en el puerto franco de Monrovia, el mayor de los cuatro puertos de Liberia, entre 2004 y 2005 y posteriormente fui contratada por el departamento de Sanidad, hasta que me despidieron por abogar por los derechos de los trabajadores. Fui elegida delegada sindical del DOWUL en junio de 2005, y mi pasión por el sindicalismo creció.

¿Qué puestos sindicales ha ocupado?

Fui coordinadora de las mujeres del sindicato y luego presidenta nacional de las mujeres en el Congreso Laboral de Liberia (LLC). Me eligieron secretaria general interina del DOWUL en 2012 y primera presidenta nacional en 2018. En 2021 fui elegida vicepresidenta nacional del LLC. Además, soy presidenta de la región de África en el Comité de la Sección Portuaria de la ITF, lo cual me permite defender los derechos de los trabajadores y las trabajadoras marítimos a escala internacional.

¿Ha sufrido discriminación de género?

Sí, en muchas ocasiones. Como mujer tienes que ser muy valiente para hablar públicamente sobre las cuestiones que afectan a las trabajadoras y las sindicalistas. Durante la huelga que organizamos contra APM Terminals (APMT), yo era la única mujer entre los cinco sindicalistas encarcelados, y ese fue uno de los días más felices de mi vida. Tienes que quitarte el miedo que llevas dentro. Las mujeres deben hacerse oír y defender sus derechos y su país, trabajando de forma positiva junto a los hombres.

¿Qué le hace sentirse más orgullosa?

Estoy orgullosa de mi trayectoria en el DOWUL y de poder lograr cambios, como la obtención de mejores salarios y condiciones laborales para los reabastecedores de almacenes y los trabajadores de la Autoridad Portuaria Nacional (NPA). He marcado la diferencia sindicalizando a las mujeres para que hagan valer sus derechos.

Pero de lo que más me enorgullezco es de haber organizado a los trabajadores de APMT y haber negociado el primer convenio colectivo suscrito en la empresa. Eso ocurrió siete meses después de ganar una lucha ardua y prolongada entre el sindicato y el Gobierno. El DOWUL fue suspendido en septiembre de 2020, y un mes después APMT suspendió a 24 trabajadores. La formación y los conocimientos que había recibido de la ITF me impulsaron a proseguir con el caso. Ganamos con la ayuda de Dios, la ITF y todos los sindicatos del mundo que nos transmitieron su solidaridad. En abril de 2021, el Ministerio de Trabajo ordenó la readmisión inmediata de los trabajadores y el fin de la suspensión del sindicato.

¿Qué desafíos tiene por delante?

En Liberia hay que fomentar la capacidad de formar a los trabajadores y las trabajadoras para que entiendan la importancia del sindicato en sus lugares de trabajo. Y es necesario que adoptemos un pensamiento original e innovador para lograr que se afilien más hombres y mujeres jóvenes. ■

Los sindicatos avanzan en sus esfuerzos por lograr políticas de cabotaje

Chris Given, presidente del Grupo Técnico sobre Cabotaje de la ITF, destaca los significativos avances de los esfuerzos sindicales a nivel mundial por lograr políticas sobre el cabotaje

El cabotaje restringe la actividad extranjera en el comercio costero de un país, con el fin de proteger las industrias navieras locales, garantizar la retención de personal marítimo cualificado, preservar la tecnología y los conocimientos marítimos y promover la seguridad y la protección del país.

El grupo técnico que presido se estableció para impulsar la implementación de la política de la ITF sobre el cabotaje nacional y respaldar a los sindicatos afiliados a la ITF en la promoción y la defensa del cabotaje en sus países.

En países como los EE. UU. y Canadá, donde la legislación sobre el cabotaje se estableció hace mucho tiempo y es un componente clave de la política sobre el transporte marítimo nacional e internacional, los sindicatos continúan defendiéndose

exitosamente de los ataques contra el cabotaje por parte de intereses empresariales turbios que buscan generar una competición a la baja.

Los sindicatos de países como Noruega, Australia y Nueva Zelanda lideran la lucha para lograr nuevas políticas navieras y laborales directamente vinculadas al cabotaje. Estos avances en materia de políticas se han obtenido gracias a una labor de activismo que demuestra que la legislación sobre el cabotaje tiene numerosos efectos positivos. Dicha legislación crea y apoya puestos de trabajo a nivel nacional, garantiza la capacidad estratégica de la flota, facilita oportunidades de formación y educación para la gente de mar y proporciona unas condiciones laborales y unos salarios dignos para todos los marinos y marinas que trabajan en estos sectores.

El grupo técnico también respalda a las organizaciones afiliadas que buscan mantener las políticas existentes o conseguir nuevas políticas que promuevan el principio de reservar el comercio marítimo nacional de un país para sus propios ciudadanos.

En todo el mundo, los Gobiernos estudian cómo crear cadenas de suministro más resilientes, tras la experiencia de la pandemia de COVID-19. El grupo técnico está elaborando campañas para recordar a los Gobiernos el importante valor estratégico que debe asignarse en esos planes a las políticas sobre el transporte marítimo nacional. ■

El MUA respalda los esfuerzos por crear una flota estratégica australiana

El Sindicato Marítimo de Australia (MUA) ha acogido con agrado las medidas adoptadas por el Gobierno para establecer un grupo técnico sobre la creación de una flota estratégica con el objeto de garantizar que el país tenga acceso continuo a importaciones esenciales, como el combustible, en caso de que se produzca un desastre nacional o un conflicto internacional.

El presidente del MUA, Paddy Crumlin, representará al sindicato y a la gente de mar de Australia en el grupo técnico, que reunirá a representantes del sector, los sindicatos, los órganos de defensa y el Gobierno para deliberar acerca de la composición, el tamaño y el funcionamiento de la flota estratégica.

Durante las conversaciones con el primer ministro, Anthony Albanese, los responsables del MUA plantearon la necesidad de contar con centros de formación vocacional a fin de asegurar una oferta de mano de obra adecuada para una flota ampliada de buques con bandera y tripulación australianas. También abogaron por una reforma de la ley australiana de empleo para incluir requisitos sobre la participación de mano de obra australiana en proyectos de gran envergadura, como los proyectos de energía eólica marina financiados con fondos federales.

Los responsables nacionales del MUA Paddy Crumlin, Mich-Elle Myers y Jamie Newlyn con el primer ministro Anthony Albanese en agosto de 2022



La crisis de los incendios forestales de 2019-2020 y la pandemia de COVID-19 pusieron de manifiesto la falta de una flota australiana que transporte provisiones y ofrezca seguridad y soberanía económica. ■

Robo de salarios: los marinos extranjeros pierden millones al año en Australia

Un nuevo informe señala que los marinos internacionales empleados a bordo de buques de propiedad extranjera que operan en el comercio costero de Australia sufren cada año el impago de sus salarios. Nos lo explica **Ian Bray**, inspector de la ITF y coordinador en Australia

Gran parte de nuestro trabajo como inspectores es recuperar los salarios atrasados de la gente de mar. Pero, al contar únicamente con cuatro inspectores que cubren la totalidad del territorio australiano, era probable que nuestras inspecciones limitadas recuperaran tan solo un pequeño monto del dinero total adeudado. Encargamos una investigación para tener un panorama más claro.

Quedamos perplejos al enterarnos de que cada año en Australia la gente de mar extranjera sufre una pérdida salarial de 65 millones AUD (44 millones USD).

Los inspectores de la ITF en Australia efectúan entre 450 y 500 inspecciones anualmente, de un total de 6000 buques que visitan el país cada año.

Entre 2018 y 2021 llevamos a cabo 1824 inspecciones y recuperamos un total de casi 13,5 millones AUD (más de 9,1 millones USD), lo que supone una media de 513 AUD (349 USD) por trabajador. (Esta cifra promedio se basa en todas las inspecciones que realizamos, incluidas las de buques que no presentan problemas). Es mucho dinero para la gente de mar oriunda de países pobres, cuyas familias dependen de sus ingresos.

Las autoridades australianas también recuperaron algunos salarios al inspeccionar problemas específicos. La Autoridad de Seguridad Marítima de Australia (AMSA) recuperó 405 000 AUD (275 000 USD) en 2020 y 175 000 AUD (119 000 USD) en 2021. Por su parte, el defensor del trabajo equitativo recuperó un total de poco menos de 1,6 millones AUD (casi 1 millón USD) a lo largo de los periodos 2018-2019, 2019-2020 y 2020-2021.

En Australia, la reglamentación nacional debería en principio reforzar las normas del MLC que protegen a la gente de mar de la explotación, a fin de reducir las diferencias entre las normas laborales que se aplican a los buques registrados en el extranjero y aquellas consideradas socialmente aceptables en el país. No obstante, las licencias temporales introducidas en 2009 eximen a las dos primeras travesías “de gracia” de la aplicación de las normas nacionales, y solo se considera que un buque se dedica al comercio costero cuando transporta carga.

En el informe se identifican tres maneras en las que se produce el robo de salarios:

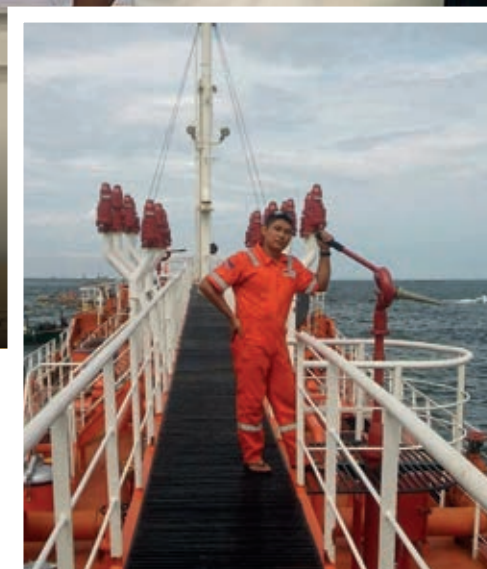
- La AMSA podría no estar velando de forma adecuada por el cumplimiento de las disposiciones incluidas en los acuerdos de trabajo de la gente de mar, puesto que suele responder únicamente a las quejas presentadas por la ITF.
- Una vez realizadas las dos travesías “de gracia”, las compañías navieras con frecuencia no aplican las obligaciones exigidas en materia de salario y prestaciones.
- Los buques a menudo abandonan las aguas australianas antes de que se hayan llevado a cabo las medidas de control del cumplimiento.

Desde que en 2014 el Tribunal Federal emitiera un fallo que permite un mayor uso de las licencias temporales, la utilización de buques extranjeros con tripulaciones no australianas ha aumentado notablemente: del 25 % en 2014 a poco menos del 60 % en 2019.

La ITF está elaborando propuestas para introducir cambios legislativos y reglamentarios dirigidos a subsanar esas deficiencias y para mejorar considerablemente la forma en que Australia inspecciona y vela por el cumplimiento de sus responsabilidades con arreglo al MLC. ■



Felix Roondina Impas Jr. a bordo con el inspector de la ITF Arvin Peralta



La ITF exige que se prohíba operar a una agencia de contratación de tripulantes por cobrar comisiones ilegales

Se ha suspendido la licencia de una agencia con sede en Filipinas que cobró ilegalmente a gente de mar comisiones de colocación tras salir a la luz sus prácticas ilícitas, informa desde Manila el inspector **Arvin Peralta**, que se ocupó de los casos

Global Marine and Offshore Resources Inc, con sede en Manila, fue incluida en la lista roja de agencias de contratación de ITFShipBeSure.org a fines de julio de 2022 como advertencia para que la gente de mar evite buscar empleo a través de ella.

La ITF aportó pruebas irrefutables al Departamento de Trabajadores Migrantes (DMW) de Filipinas, que regula el sistema de agencias de contrataciones de tripulantes del país, de que se habían cobrado comisiones de colocación ilegales a cuatro marinos, se los había asignado a empleadores diferentes

en buques distintos a los mencionados en sus contratos y a algunos de ellos se les debía más de dos meses de salario.

El DMW suspendió la licencia de Global Marine, pero la restableció poco tiempo después. La ITF tiene la esperanza de que las pruebas que ha aportado se traduzcan en una prohibición permanente de esta agencia. Pero la ITF también exigió que el DMW adoptara una actitud más firme con los agentes corruptos, para proteger a la gente de mar de empleadores inescrupulosos.

Tres de los marinos, Ricardo Dagami Aya-ay, Ceasar Abes Jurilla y Toni Dawn Domanais de Guzman, se habían puesto en contacto conmigo el 28 de junio para denunciar las condiciones de vida y de trabajo deficientes a bordo y el impago de salarios.

Un cuarto marino, Felix Roondina Impas Jr., se puso en contacto conmigo poco después. Global Marine le había conseguido empleo en un buque de suministro pequeño, donde cayó enfermo. Global Marine rebatió la afirmación de que su condición estaba vinculada con el trabajo y se negó a pagar el subsidio por enfermedad o a darle dinero para su tratamiento médico. El sindicato AMOSUP, afiliado a la ITF, lo ayudó con la solicitud judicial para obtener la asignación por enfermedad, el reembolso de los gastos médicos y el pago de los salarios adeudados. Mientras la Comisión Nacional de Relaciones Laborales examina su reclamo, Felix se encuentra nuevamente



“La gente de mar debería evitar a las agencias que cobran comisiones de colocación. Violan la ley de esa manera porque no esperan que el armador les pague. Eso debería ser una señal de alerta: es probable que a usted tampoco le paguen”.

a bordo y el Fondo de Marineros de la ITF ha brindado asistencia económica a su familia.

Los cuatro marinos declararon que, inmediatamente antes de su contratación en marzo y abril de 2022, habían visitado las oficinas de Global Marine en Manila y el administrador de la flota, Gilbert Torrecer, les había pedido una comisión de colocación por un valor de entre 600 y 1000 USD, la cual abonaron. Esto está prohibido por el MLC, que ha sido ratificado por Filipinas y forma parte de la legislación del país.

Steve Trowsdale, coordinador del Cuerpo de Inspectores/as de la ITF, advierte: “La gente de mar debería evitar a las agencias que cobran comisiones de colocación. Violan la ley de esa manera porque no esperan que el armador les pague. Eso debería ser una señal de alerta: es probable que a usted tampoco le paguen”.

La ITF ayudó a los cuatro marinos a regresar a Filipinas a comienzos de julio y convenció a Global Marine de que les reembolsara las comisiones de colocación. En julio, Global Marine llegó a un acuerdo con Aya-ay sobre los salarios atrasados, pero los otros tres marinos siguen reclamando la deuda de más de dos meses de salario.

Las agencias de contratación de tripulantes inescrupulosas se burlan de los contratos, las normas y los reglamentos de la Dirección de Empleo en el Extranjero de Filipinas (POEA) que garantizan la protección de los derechos de los trabajadores migrantes mientras trabajan en el extranjero. Creen arrogantemente que pueden evitar las sanciones utilizando la intimidación, el dinero y las conexiones para engañar a los tripulantes filipinos y aprovecharse de ellos. ■

¿Busca empleo? Visite primero ShipBeSure

Antes de empezar a buscar empleo, consulte el sitio web de la ITF ShipBeSure (www.itfshipbesure.org), concebido para orientar a la gente de mar sobre el proceso de contratación. Podría ayudarle a evitar ser víctima de una estafa.

La ITF creó ShipBeSure con el fin de identificar a los agentes de contratación de tripulantes deshonestos e incluirlos en una lista roja para evitar las estafas a la gente de mar.

Está repleto de información y consejos importantes y es fácil de utilizar. En él encontrará las siguientes secciones:

- **Introducción:** Brinda orientación que abarca desde qué hacer antes de subir a bordo hasta qué debe tenerse en cuenta al utilizarse a un agente de contratación de tripulantes. Expone sus derechos en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo. Incluye una lista de operadores de cruceros y sus datos de contacto, y se recomienda a quienes buscan empleo que se dirijan directamente a los operadores.
- **Búsqueda de agentes de contratación:** Permite encontrar un agente de contratación de tripulantes registrado oficialmente en Filipinas, la India, Indonesia o Myanmar y ver la calificación que le ha asignado la ITF. Los agentes serios figuran en la lista verde. Se recomienda evitar a los agentes que figuran en la lista roja, como Global Marine.
- **Estafas de contratación y puestos de trabajo falsos:** Indica cómo identificar las señales de una estafa y cómo detectar una estafa de buques crucero en Facebook. La página de alertas ayuda a identificar estafas y compañías y sitios web falsos.
- **Búsqueda de buques, inspectores o sindicatos:** Ofrece más información sobre un buque al que esté considerando incorporarse o sobre el inspector o inspectora de la ITF o el sindicato afiliado más próximo que pueda brindarle ayuda.
- **Denuncia de agentes o estafas:** Permite informar a la ITF de una estafa o un sitio web falso para que podamos investigarlo y mantener la información en el sitio web lo más completa y actualizada posible.

Para solicitar asesoramiento acerca de una oferta sobre la que tenga dudas o para denunciar una estafa, póngase en contacto con la ITF escribiendo a jobscam@itf.org.uk.

RECUERDE LA REGLA DE ORO: Si el empleo parece demasiado bueno para ser cierto, seguramente no lo es.



La gente de mar, en el centro de la transición hacia un transporte marítimo sin emisiones de carbono

La advertencia de que unos 800 000 marinos y marinas precisarán formación adicional de aquí a mediados de la década de 2030 ha llevado a la publicación de un plan de acción de diez puntos para crear un sector naviero más sostenible. **Fabrizio Barcellona**, coordinador de las secciones de Gente de Mar y Navegación Interior de la ITF, explica qué significa para la gente de mar lograr una transición justa

El transporte marítimo representa actualmente el 3 % de las emisiones mundiales de carbono. El sector debe pasar de los combustibles convencionales a tecnologías y combustibles alternativos con emisiones de carbono bajas o nulas para alcanzar la meta mundial de limitar el calentamiento global a 1,5 °C para 2050.

Para configurar la respuesta del sector a este desafío, los sindicatos de gente de mar, los armadores y los organismos de las Naciones Unidas formaron en la COP26 el Grupo de Trabajo Marítimo de Transición Justa. Este grupo de trabajo encargó una nueva investigación y se basó en sus conclusiones para elaborar el plan de acción publicado en noviembre de 2022 durante la COP27.

La investigación, realizada por la destacada consultora marítima DNV, concluye que alrededor de 800 000 marinos y marinas necesitarán formación adicional para mitad de la década de 2030 como parte de la transición hacia un transporte marítimo sin emisiones de carbono. Pero advierte que la formación se está viendo obstaculizada por la falta de certeza sobre las opciones en materia de combustibles alternativos.

En el acto de lanzamiento del plan, el secretario general de la ITF, Stephen Cotton, señaló: “La buena noticia es que la gente de mar está preparada y dispuesta a ser parte de esta transición. Pero

las tripulaciones quieren asegurarse de que los combustibles que manipulan son efectivamente seguros y de que la industria ha establecido unos itinerarios formativos adecuados para actualizar sus aptitudes. La gente de mar y otros trabajadores y trabajadoras marítimos ya están sintiendo los efectos de un clima inestable: ríos secos innavegables, temperaturas de la superficie del océano excepcionalmente elevadas, puertos cerrados por olas de calor e inundaciones repentinas”.

La ITF desempeñó un papel esencial a la hora de garantizar que el plan de acción pusiera a la gente de mar y las comunidades en el centro de la transición hacia un transporte marítimo sin emisiones de carbono. Ello supone velar por la salud y la seguridad de la fuerza laboral marítima y la protección de los medios de subsistencia. El plan de acción requerirá:

- considerar el reciclaje y el perfeccionamiento profesionales y la adquisición de nuevas competencias ecológicas para retener a un personal marítimo altamente cualificado y no dejar atrás a ningún marino o marina;
- aprovechar las oportunidades de trabajo decente en una cadena de suministro con buques de cero emisiones y combustibles que no producen emisiones de carbono; y
- reconocer que la fuerza laboral marítima debe fomentar la diversidad y la paridad de género para representar a la sociedad para la que trabaja.

Otros factores igualmente importantes —como la forma en que se financia la transición, a quién beneficia y cómo se consideran las cadenas de suministro— implicarán analizar la producción y la manipulación de combustibles que no producen emisiones de carbono, la infraestructura de los puertos, la producción y el reciclaje de los buques de cero emisiones, y la readaptación profesional de las trabajadoras y los trabajadores portuarios. ■

En el siguiente enlace se puede consultar más información sobre el grupo de trabajo y leer el informe de DNV: <https://unglobalcompact.org/take-action/think-labs/just-transition/about>



Las nuevas enmiendas al MLC aportan protección adicional a la gente de mar

La Organización Internacional del Trabajo (OIT) ha adoptado nuevas disposiciones en relación con el Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC) para reforzar la protección de los derechos de la gente de mar tras la pandemia de COVID-19. **Beatriz Vacotto**, jefa de la Unidad Marítima del Departamento de Normas Internacionales del Trabajo de la OIT, explica en qué consisten

La OIT valora mucho la función que desempeña la gente de mar a la hora de mantener las mercancías del mundo en movimiento. Este año se aprobaron ocho importantes enmiendas al MLC, dirigidas a ofrecer protecciones adicionales a la gente de mar. Se espera que estas enmiendas entren en vigor el 23 de diciembre de 2024.

1. Agencias de contratación. El MLC exige actualmente que las agencias de contratación cuenten con un sistema de protección, como un seguro, para que la gente de mar pueda recibir su salario y prestaciones en caso de que la agencia tenga algún problema o de que el armador no efectúe el pago correspondiente. Esta enmienda supone que las agencias deben informar a la gente de mar, antes o durante su contratación, sobre sus derechos respecto a esa protección.

2. Abandono. Los Estados de abanderamiento, los Estados rectores del puerto y los Estados que suministran mano de obra se verán obligados a cooperar para facilitar la pronta repatriación de los marinos y marinas abandonados y salvaguardar los derechos de quienes los sustituyan a bordo. Esto significa que en ningún caso debería sustituirse a gente de mar abandonada por nuevos marinos abandonados. La OIT y la OMI pronto adoptarán directrices aplicables a las autoridades del Estado rector del puerto y el Estado de abanderamiento sobre cómo resolver los casos de abandono de gente de mar de manera expeditiva.

3. Acceso a asistencia médica. Esta enmienda refuerza la obligación de los Gobiernos de garantizar el desembarco rápido de la gente de mar que requiere atención médica inmediata de buques que se encuentren en su territorio, así

como el acceso a instalaciones y servicios médicos en tierra para obtener el tratamiento adecuado. Entre las situaciones en las que se requiere atención médica inmediata según el MLC se incluyen el dolor intenso que no pueda controlarse a bordo, el riesgo de suicidio y los casos en que el servicio de asesoramiento de telemedicina recomiende obtener tratamiento en tierra. La enmienda también ha sido concebida para facilitar la repatriación del cuerpo o las cenizas de la gente de mar que haya fallecido a bordo.



Foto: Jan Paul V. Guinoo

4. Conexión a Internet. Se ha añadido de forma explícita al MLC el derecho a la "conectividad social". Ello supone que los armadores deberían, en la medida en que sea razonablemente factible, proporcionar a la gente de mar a bordo de sus buques acceso a Internet y que el precio de cualquier tarifa que se cobre debería ser razonable. Además, los Estados miembros que hayan ratificado el MLC deberían proporcionar acceso a Internet en sus puertos.

Otras tres enmiendas subrayan la obligación de brindar a la gente de mar agua potable gratuita y adecuada, y ponen de manifiesto la importancia de ofrecer dietas equilibradas a bordo; señalan que la gente de mar debe contar con equipos de protección personal de tamaño adecuado; y contemplan la inclusión en los certificados de seguridad financiera del nombre del propietario registrado, en caso de que este no fuera el armador.

Por último, existe también una nueva obligación de investigar de manera adecuada todos los fallecimientos de marinos y marinas que ocurran en el mar y notificarlos anualmente a la OIT para que se publiquen en un registro mundial.

En el siguiente enlace puede descargarse una aplicación gratuita con las preguntas más frecuentes sobre el MLC: <https://faqmlc.ilo.org/es>

Los sindicatos del Reino Unido impulsan la lucha europea contra el *dumping* social en el sector de ferris

El impactante despido masivo de empleados de P&O en marzo de 2022 fue un crudo recordatorio del motivo por el que los sindicatos británicos están procurando poner fin al *dumping* social que practican las compañías de ferris. **Steve Yandell**, coordinador adjunto de las secciones de Gente de Mar y Navegación Interior de la ITF, nos lo explica



La noticia de que P&O Ferries había despedido ilegalmente a 786 marinos y marineras en el Reino Unido provocó un escándalo en la opinión pública. El 17 de marzo de 2022, los trabajadores se enteraron de su despido a través de una llamada pregrabada por Zoom, con tan solo 30 minutos de antelación. La compañía no había cumplido su obligación legal de consultar al personal.

P&O Ferries es propiedad de DP World, gigante mundial de las terminales portuarias, que había declarado unas ganancias récord en la primera mitad de 2022 por valor de 721 millones USD, un aumento del 52% con respecto al mismo periodo del año anterior. Aun así, la compañía de ferris despidió a sus empleados para contratar mano de obra más barata a través de agencias de empleo temporal.

La medida también suscitó preocupación por motivos de seguridad: los inspectores e inspectoras de la Agencia Marítima y de Guardacostas del Reino Unido (MCA) identificaron 31 infracciones distintas — una cifra sin precedentes — en uno de los buques de P&O detenidos, con problemas que abarcaban desde la seguridad contra incendios hasta los ejercicios con botes salvavidas.

A pesar de la descarada admisión por parte del director ejecutivo de P&O Ferries, Peter Hebblethwaite, a un grupo de parlamentarios británicos de que no había respetado las disposiciones legales sobre despidos del Reino Unido, a finales

de 2022 la compañía no había recibido ningún tipo de sanción gubernamental.

Los sindicatos afiliados a la ITF y el Gobierno británico han iniciado conversaciones sobre un acuerdo marco de normas mínimas que se aplicaría a todos los ferris que operen en puertos del Reino Unido. Los sindicatos abogaron por una normativa jurídicamente vinculante, pero parece que el Gobierno intentará introducir el acuerdo marco como un acuerdo voluntario, sometido a la supervisión de los sindicatos y los empleadores. La tramitación parlamentaria del proyecto de ley continuará a principios de 2023, por lo que los sindicatos seguirán ejerciendo presión para que se introduzcan cambios.

A fin de reforzar los esfuerzos por poner fin al *dumping* social, la ITF y su brazo europeo, la ETF, crearon un grupo de trabajo a favor de un sector de ferris justo para cerciorarse de que sus políticas — y las de los Gobiernos nacionales — se apliquen a la gente de mar que trabaja a bordo de ferris en aguas europeas.

Los sindicatos franceses afiliados a la ETF han ejercido presión sobre el Gobierno de Francia, que ha respondido manifestando su apoyo a la introducción de normas mínimas aplicables a los ferris que operan entre el Reino Unido y el país gallo. Por su parte, los sindicatos del Reino Unido afiliados a la ITF intensificarán su campaña contra el *dumping* social en los ferris en 2023. ■

La red de inspectores de la ITF, al servicio de la gente de mar de todo el mundo

Los inspectores e inspectoras de la ITF trabajan para apoyar a la gente de mar que necesita ayuda. El *Boletín de los Marineros* presenta a los diez inspectores de más reciente incorporación, ofrece una reseña de los equipos de África y el Mundo Árabe y proporciona información actualizada sobre las redes regionales de contactos sindicales de la ITF

Conozca a los nuevos inspectores e inspectoras



Rodrigo Pinto Agüero

(Valparaíso, Chile, Federación de Tripulantes de la Marina Mercante de Chile, FETRICH, y Sindicato Interempresas Profesional de Oficiales de la Marina Mercante de Chile, SIPROMAM)

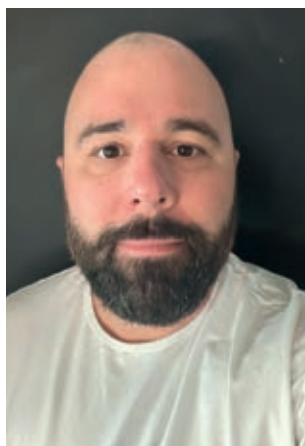
Ingresé a la Escuela Naval de Chile en 1982 y me hice guardiamarina en 1987. Obtuve mi certificado de suficiencia de practica en 1993 y desde entonces he obtenido un título en Ciencias Navales y Marítimas, así como diplomas en Asuntos Exteriores y Recursos Humanos. Desde 1998 he sido miembro del SIPROMAM, del que fui elegido presidente en 2006.



Hakimah Saiful Bahri

(Port Klang, Malasia, Sindicato Nacional de Gente de Mar de Malasia Peninsular, NUSPM)

Cuento con 13 años de experiencia como oficial de primera y oficial superior de posicionamiento dinámico. He trabajado en compañías navieras, petroleras y de gas, tanto internacionales como multinacionales. Estaré radicada en Port Klang, pero cubriré otros puertos de Malasia.



Joshua Bobic

(Los Ángeles, EE. UU., ILWU/IBU)

Llevo más de 20 años en el sector marítimo y 17 en mi sindicato, en el que he sido delegado sindical y miembro del comité de seguridad. Me uní a la ITF para luchar por los derechos y las condiciones de vida de la gente de mar. Estoy deseoso de trabajar con mis compañeros y compañeras en la campaña contra las BDC.



Brian Gallagher

(Brisbane, Australia, Sindicato Marítimo de Australia, MUA)

Pertenezco a la cuarta generación de marinos de mi familia. En 43 años he trabajado en todos los ámbitos de la industria naviera, incluidos buques cisterna, remolcadores, buques de suministro mar adentro, de salvamento, de dragado, de transbordo rodado, buques sísmicos y buques faro. Me enorgullece ser miembro financiero del poderoso MUA, y a menudo me he desempeñado como funcionario en la oficina del sindicato.



Leo Hwang

(Incheon, Corea, Federación Coreana de Sindicatos de Trabajadores Portuarios y del Transporte, KFPTWU)

Llevo 12 años trabajando en el KFPTWU como director de políticas. Estoy muy orgulloso de unirme al Cuerpo de Inspectores/as de la ITF y ansioso por trabajar con inspectores y coordinadores de todas partes del mundo.



Jim McVeigh

(Dublín, Irlanda, SIPTU)

Fui organizador en el mayor sindicato general de Irlanda, el SIPTU. Antes de ingresar al Cuerpo de Inspectores/as de la ITF fui responsable de organizar al personal de varios puertos de Irlanda durante diez años, y aporté un vasto caudal de experiencia como dirigente sindical.



Goodlife Okoro

(Lagos, Nigeria, Sindicato de Trabajadores Marítimos de Nigeria, MWUN)

Tengo un diploma nacional superior en Administración de Empresas y una licenciatura en Estudios sobre la Paz y la Resolución de Conflictos. He trabajado como marino y he ocupado varios puestos en el MWUN, incluidos los de presidente de distrito y vicepresidente zonal. Mi experiencia académica y en el sector me ayudará a cumplir las exigencias del papel de inspector de la ITF.



Adán Suárez

(Montevideo, Uruguay, UTT)

Navegué durante más de 30 años como contra maestre y posteriormente trabajé a tiempo completo en mi sindicato. Soy contacto de la ITF desde 2019. Mi experiencia como marino consistió, entre otras cosas, en redactar acuerdos y resolver reclamos y repatriaciones de gente de mar. Como inspector de la ITF, lucharé por la justicia social y los derechos de la gente de mar.



Nino Torrevillas

(Cebú, Filipinas, Sindicato Asociado de Gente de Mar de Filipinas, APSU)

Me gradué en Derecho, me especialicé en relaciones jurídicas y públicas en mi sindicato como director de administración y soy profesor de una universidad marítima. Como hijo de un trabajador del transporte, he sido testigo de luchas laborales. Como inspector de la ITF, continuaré dando voz a los trabajadores ignorados y oprimidos en la lucha por unos mares mejores.



Kim Youngin

(Busán, Corea, Federación de Sindicatos de Gente de Mar de Corea, FKSU)

Mi experiencia como oficial de buque en los últimos siete años me ha dado la oportunidad de trabajar en interés y beneficio de la gente de mar. A veces he tenido la sensación de que se trata a la gente de mar como un engranaje fácilmente reemplazable. Los marinos y marineras deberían recibir un buen trato, y agradezco la oportunidad de trabajar para ellos en este nuevo cargo.

Conozca a los equipos de África y el Mundo Árabe

A la vez que hemos constatado un aumento en el número de marinos y marinas que solicitan asistencia en la región de África, la ITF ha continuado fortaleciendo su red de inspectores e inspectoras en la zona. En 2022 nombramos a nuestro nuevo inspector en Nigeria y en 2023 designaremos a nuestro primer inspector en Senegal. Estos nombramientos, junto con nuestros inspectores en Ghana, Kenia y Costa de Marfil, así como en Marruecos y Argelia en el Mundo Árabe, muestran la importancia que la ITF concede a ambas regiones.



Joachim Djedje (Abiyán, Costa de Marfil, Syndicat des Marins Ivoiriens au Commerce, SYMICOM)

Como antiguo oficial de cubierta, me uní al mundo sindical a comienzos de la década de 1990. Mi cargo de secretario general del sindicato de gente de mar ha resultado muy útil. Me ha acercado a los usuarios y los interlocutores marítimos y portuarios, e incluso a la ITF. He ocupado varios puestos en la ITF, incluidos los de coordinador nacional y presidente del comité de gente de mar de África.



Catherine Haizel (Tema, Ghana, Asociación de Oficiales de la Marina Mercante de Ghana, GMNOA)

Soy excatedrática del Departamento de Estudios Náuticos de la Universidad Marítima Regional y continúo trabajando allí a tiempo parcial. Llevo como miembro de la GMNOA desde que era cadete a mediados de la década de 1970, y me incorporé a su comité ejecutivo en 2005. Tengo un máster en Asuntos Marítimos por la Universidad Marítima Mundial de Suecia. Desde 2019 soy inspectora de la ITF en los puertos de Tema y Takoradi.



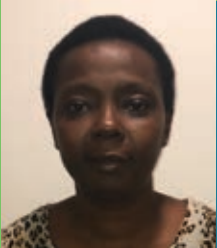
Rachik Hamid (Casablanca, Marruecos, Union Marocaine du Travail, UMT)

Navegué durante 12 años a bordo de portacontenedores, graneleros y buques de carga refrigerada, y alcancé el rango de capitán segundo. También fui el encargado de operaciones de la terminal CMA-CGM en Casablanca. Soy miembro activo de la UMT desde 1991 y pasé a ser inspector de la ITF en 2019. Estoy radicado en Casablanca, pero, al ser el único inspector de la ITF en Marruecos, cubro todos los puertos y trabajo con portuarios y marinos.



Hassen Mellis (Argel, Argelia, FNTT/UGTA)

Fui marino durante 27 años, y el último puesto que ocupé fue el de primer oficial en un buque GNL argelino. Fui designado inspector de la ITF en 2019 y estoy orgulloso de formar parte de la familia de la ITF. Estoy decidido a ayudar a la gente de mar en dificultades y garantizar que los armadores respeten las normas laborales nacionales e internacionales.



Betty Mutugi (Mombasa, Kenia, Sindicato de Trabajadores Portuarios, DWU)

Trabajé durante 22 años en el puerto de Mombasa y fui elegida miembro de la junta ejecutiva del DWU. Posteriormente me eligieron presidenta del comité de mujeres de la Organización Central de Sindicatos de Kenia (COTU-K). Trabajé como voluntaria durante dos años en la oficina de la ITF en Mombasa antes de pasar a ser inspectora a tiempo completo en 2013. Mi pasión es ayudar a la gente de mar. He aprendido mucho de la ITF en Londres y de mis compañeros inspectores e inspectoras.



Goodlife Okoro (Lagos, Nigeria, Sindicato de Trabajadores Marítimos de Nigeria, MWUN)
(Véase la página opuesta).

Las redes de la ITF le brindan ayuda donde no hay inspectores

La red BDC de la ITF sirve para ofrecer asistencia a la gente de mar en países y puertos donde no hay inspectores o inspectoras de la ITF. Está compuesta por contactos que trabajan para garantizar que los armadores cumplan su obligación de proporcionar unos salarios y unas condiciones de vida y trabajo a bordo dignos. Los contactos hacen su trabajo de forma voluntaria, son designados por sindicatos afiliados a la ITF y trabajan en sus oficinas.



Latinoamérica/Caribe

La red continúa proporcionando un apoyo vital a la gente de mar en países en los que la ITF no cuenta con inspectores. En 2022, varios de nuestros contactos participaron en la conferencia regional de portuarios de la ITF, y en 2023 tenemos previsto ampliar la red, sobre todo en el Caribe.

Contactar con el coordinador de la red BDC (Latinoamérica/Caribe):

Steve Trowsdale (Londres)

E-mail: seafsupport@itf.org.uk

(Contactos en Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Guyana, Nicaragua, Perú, Trinidad y Tobago y Venezuela)



Mundo Árabe e Irán

El 2022 fue un año difícil, debido al aumento continuo del número de abandonos en nuestra región. Algunos de ellos fueron casos particularmente notorios de esclavitud moderna y graves violaciones de los derechos humanos — como el del Jeddah Palace (Al Maha), en el que un marino llevaba a bordo más de diez años—. También nos ocupamos de un creciente número de casos de criminalización de la gente de mar, salarios impagos y denegación de atención médica y repatriaciones.

Nuestro equipo trabajó denodadamente en toda la región. Merecen una mención especial quienes proporcionaron ayuda en Irán, los EAU, Egipto y Arabia Saudí. En muchos casos, la gente de mar solo acudió a nosotros después de haber pasado meses sin percibir su salario. Cuanto antes recibamos la denuncia, mejor podremos ayudar.

Contactar con el coordinador de la red BDC (Mundo Árabe e Irán):

Mohamed Arrachedi (España)

E-mail: arrachedi_mohamed@itf.org.uk

(Contactos en Baréin, Egipto, Irak, Irán, Jordania, Kuwait, Líbano, Libia, Omán, Sudán, Túnez y Yemen. También ofrecemos asistencia en los EAU, Catar y Arabia Saudí).



África

La red de África Occidental ha seguido ampliándose, con la incorporación de Sierra Leona. En 2023 procuraremos añadir más países de toda la región de África para fortalecer la red y garantizar que la gente de mar tenga a quién acudir cuando precise ayuda.

Contactar con el coordinador de la red BDC (África):

Lucien Razafindraibe (Kenia)

E-mail: razafindraibe_lucien@itf.org.uk

(Contactos en Benín, Camerún, Costa de Marfil, Gabón, Gambia, Guinea-Bisáu, Guinea-Conakri, Liberia, Sierra Leona y Togo)



Asia-Pacífico

Nuestros contactos han brindado apoyo concreto a la gente de mar en sus países y han reforzado la red regional existente.

Si bien en la mayoría de países de la región de Asia-Pacífico se relajaron las restricciones sobre el cambio de tripulaciones, la situación en China, que ha mantenido unas restricciones muy estrictas, ha seguido planteando problemas. Recibimos una serie de casos de marinos extranjeros varados en un astillero en China, a los que no se permitía abandonar su buque. Sus contratos habían caducado mientras se encontraban en el puerto, pero no se había dispuesto ninguna medida para darlos de baja y no se les permitía recibir tratamiento médico adecuado en tierra.

Dado que no hay inspectores ni contactos de la ITF en China continental, nuestra red hizo todo lo que pudo por esos marinos. Nos mantuvimos en contacto con las autoridades locales, las embajadas, los agentes portuarios y los armadores pertinentes, y coordinamos el cambio de tripulaciones en el siguiente puerto después de China, a fin de que los marinos pudieran darse de baja con ayuda del inspector o el contacto de la ITF allí.

Contactar con la coordinadora de la red BDC (Asia-Pacífico):

Sandra Bernal (Australia)

E-mail: bernal_sandra@itf.org.uk

(Contactos en Bangladés, Camboya, Indonesia, Islas Salomón, Malasia, Myanmar, Pakistán, Papúa Nueva Guinea, Tailandia y Vietnam)

Cómo ser un aliado contra la discriminación de género en el lugar de trabajo

Muchos sindicatos han comenzado a adoptar una iniciativa innovadora que alienta a los hombres que presencien discriminación de género en el trabajo a actuar de manera positiva. **Kim Rojas Powell**, especialista del programa de la ITF para poner fin a la violencia contra las trabajadoras del transporte, nos habla más del tema

La iniciativa "Be more than a bystander" (Sea más que un mero espectador) comenzó en una provincia de Canadá, gracias a la alianza creada en 2015 entre la Asociación de la Columbia Británica para la Eliminación de la Violencia (EVA BC) y el equipo de fútbol canadiense BCLions. El objetivo fue capacitar a líderes hombres para que impartieran formación en escuelas, institutos, lugares de trabajo y ligas deportivas profesionales y promovieran el programa ampliamente a través de las redes sociales. Actualmente se está aplicando en escuelas y lugares de trabajo de distintas partes del mundo.

En el entorno marítimo abrumador y tradicionalmente masculino de la Columbia Británica, el sindicato portuario ILWU (afiliado a la ITF) ha adoptado plenamente la iniciativa. El sindicato ya ha formado a más de 6000 de sus trabajadores y cree fervientemente en el cambio conductual y cultural que está propiciando el programa, tanto en los lugares de trabajo como en las comunidades a las que representan sus trabajadores y trabajadoras.

El programa se basa en la idea de que solo una minoría de hombres comete violencia y abusos y la mayoría de la gente desea vivir y trabajar de manera pacífica y respetuosa. Pero, cuando no se planta cara al comportamiento nocivo, acaba teniendo un impacto negativo en la cultura general del lugar de trabajo.

La iniciativa pretende crear lugares de trabajo más respetuosos e inclusivos, utilizando el modelo de hombres aliados. Argumenta que la violencia contra las mujeres no es un problema que deban resolver ellas y promueve, en cambio, el poder de que los hombres hablen con hombres y niños sobre la importancia de crear relaciones saludables y de decir no a la violencia contra las mujeres.

El programa aborda la cultura laboral que desde hace mucho tiempo ha tolerado la intimidación y el acoso y cuestiona los comportamientos arraigados. Lo hace propiciando conversaciones difíciles —mediante el uso de videos que



muestran determinadas situaciones en el lugar de trabajo— y demostrando la importancia de intervenir antes de que las actitudes y creencias hostiles se intensifiquen y se expresen verbal y físicamente.

Enseña cómo se puede intervenir:

- de manera no verbal (por ejemplo, negándose sencillamente a participar en una conversación ofensiva o un comportamiento sexista);
- de manera verbal (por ejemplo, hablando directamente con la persona afectada, haciendo frente al responsable o alentando a otros a manifestar su desaprobación).

En el siguiente enlace puede verse una entrevista con Cam Sture, portuario miembro del ILWU de Canadá, que revela verdades contundentes sobre lo que debía cambiar en su lugar de trabajo: <https://fb.watch/cmj5q0WaO/>.

La discriminación, la intimidación y la violencia contra las mujeres abundan en los lugares de trabajo y en los propios sindicatos. La ITF está estudiando cómo utilizar este programa formativo para ayudar a sus propios equipos y sindicatos afiliados a cambiar la situación. ■



Ayuda para cadetes ucranianos

Katie Higginbottom, responsable del Fondo de Marineros de la ITF, presenta un programa que permite a 50 cadetes ucranianos completar sus estudios marítimos mientras la guerra asola su país

La invasión de Ucrania por parte de Rusia, que comenzó el 24 de febrero de 2022, y la posterior imposición de la ley marcial impidieron que la gente de mar ucraniana se incorporara a buques. Esto tuvo un efecto drástico en la dotación, y los cadetes de las instituciones educativas marítimas no pudieron adquirir la experiencia náutica necesaria para completar sus cursos y obtener el diploma correspondiente.

A pesar de que el edificio estaba ocupado, la Academia Marítima del Estado de Jersón logró mantener un tipo de aprendizaje a distancia. Pero hacía falta un mayor esfuerzo para ayudar a los cadetes. Al Sindicato de Trabajadores del Transporte Marítimo de Ucrania (MTWTU) y el Fondo de Marineros de la ITF se les ocurrió la idea de dar a los cadetes de territorios ocupados y hostiles la oportunidad de estudiar en la Academia Marítima de Lituania (LMA), en Klaipeda.

Desde comienzos de septiembre de 2022, los cadetes han podido combinar clases teóricas y prácticas en dos instituciones educativas a la vez y obtendrán certificados de competencia tanto de Lituania como de Ucrania.

El proyecto se centra en los cadetes que habían completado su tercer año, pero no habían podido culminar sus estudios y obtener la certificación. Están matriculados en la LMA y reciben apoyo económico para proseguir con sus estudios académicos y cubrir los gastos de alojamiento y alimentación en Lituania, así como ayuda para encontrar trabajo en prácticas.

Las dos academias colaboran para asegurarse de que los cadetes reciban una educación de primera en un entorno propicio en Klaipeda, a la vez que mantienen el vínculo con Jersón.

El Fondo de Marineros también proporciona asistencia económica a cadetes en Odesa. ■



GANADOR:
"Home sick"
(Nostálgico),
por SAN KO OO

Un futuro prometedor para el concurso de fotografía de gente de mar

En vista del fenomenal éxito de las tres últimas ediciones, el Fondo de Marineros de la ITF ha decidido hacer de su concurso de fotografía un evento anual, cuyo lanzamiento coincidirá con el Día de la Gente de Mar.

En una exposición y una ceremonia de entrega de premios que tuvieron lugar durante la conferencia CrewConnect en Manila (Filipinas) se exhibieron 30 imágenes preseleccionadas del certamen de 2022, centrado en el tema "Life at Sea" (La vida en el mar). Actualmente, el Fondo de Marineros está trabajando para mostrar estas y otras imágenes e historias previas de la gente de mar en museos marítimos de todo el mundo, a fin de lograr un mayor reconocimiento público de la gente de mar como ejemplo por excelencia de una fuerza de trabajo invisible que mantiene en movimiento las cadenas de suministro mundiales en las circunstancias más dramáticas.

Las imágenes ganadoras pueden verse en <https://www.seafarerstrust.org/what-we-do/photo-competition-2022>.

El Fondo de Marineros es la división benéfica de la ITF. Para obtener más información, visite www.seafarerstrust.org.

Nueva iniciativa para prevenir lesiones y muertes en los puertos

Un estudio realizado por la ITF revela que, a lo largo de los últimos 20 años, 200 trabajadores portuarios y marinos sufrieron lesiones graves y más de 700 fallecieron mientras trabajaban en puertos... y esos fueron solo los incidentes notificados. **Steve Biggs**, auxiliar superior de la Sección Portuaria de la ITF, nos habla de los planes para conseguir que los puertos sean unos lugares de trabajo más seguros

Estas cifras son simplemente inaceptables y ni siquiera incluyen las innumerables lesiones y muertes que no se declaran. Tampoco incluyen las muertes relacionadas con la pesca o los cruceros.

Si bien las cifras oscilan a lo largo de las dos décadas examinadas, existe una clara tendencia general ascendente: en 2000 se notificaron 18 accidentes mortales y tres lesiones graves, mientras que en 2022 hubo 87 y 26, respectivamente.

Una conclusión clave del análisis de la ITF fue que el 71% de las muertes notificadas ocurrió a bordo de un buque. La mayoría de los fallecidos eran tripulantes, pero muchos eran trabajadores de tierra que habían subido a bordo para realizar tareas de manipulación de la carga. La ITF ha deliberado con ICHCA International sobre cómo podemos colaborar para mejorar la situación.

ICHCA International es una organización no gubernamental que reúne a los sectores portuario y naviero para mejorar la salud, la seguridad y el bienestar de todos los trabajadores y las trabajadoras asociados. Entre sus miembros se encuentran operadores mundiales de terminales, grandes compañías navieras y la ITF, así como organismos reguladores del sector y compañías aseguradoras.

Se subrayó la necesidad de emplear un enfoque sistemático para la gestión de riesgos en los buques. Actualmente, la mayoría de puertos y terminales cuenta con su propia versión de la evaluación de riesgos en los buques, pero no se ha utilizado un método coherente para determinar y gestionar los riesgos en las zonas de trabajo antes del comienzo de las operaciones. Asimismo, hay muy poca o ninguna comunicación entre los puertos de escala de un buque determinado para alertarse de fallos o peligros a bordo.

Hemos dado los primeros pasos para resolver estas carencias. La ITF está participando en un proyecto dirigido por ICHCA International que pretende crear e implementar una norma mundial para las inspecciones del entorno laboral en los buques. La norma abarcará todos los aspectos de un buque en funcionamiento. Permitirá identificar y controlar los riesgos, así como reducir o eliminar las lesiones graves y las muertes a bordo de todos los tipos de buques de carga.

Contar con una norma internacional:

- propiciará unas condiciones equitativas para todas las partes interesadas;
- garantizará que se pueda compartir y entender la información;
- establecerá procedimientos comunes de formación sobre la realización de inspecciones;
- mejorará la eficiencia de las operaciones mediante un proceso común de inspecciones;
- permitirá aumentar la seguridad de las operaciones y gestionar los riesgos antes de que se conviertan en accidentes.

Esperamos seguir desarrollando la norma sobre inspecciones para convertirla en una aplicación o herramienta en línea para puertos y terminales. ■



decir: ‘Puedo conseguir a dos o tres tripulantes extranjeros por el precio de alguien local como ustedes’.

El estudio puso en evidencia que:

- el 35% de los pescadores denunció haber sufrido violencia física de forma periódica, incluidos el maltrato por motivos raciales y la violencia sexual;
- el salario promedio del personal pesquero migrante era de 3,51 libras esterlinas por hora, casi tres veces inferior al salario mínimo nacional, al que tienen derecho todos los tripulantes que trabajen como empleados en buques pesqueros con bandera del Reino Unido;
- el 19% de los participantes denunció unas condiciones laborales comparables al trabajo forzado;
- el 18% del personal pesquero migrante tuvo que trabajar en una embarcación que no se mencionaba en su contrato, lo cual constituye una clara violación de los términos de su visado de tránsito;
- la mayoría de los pescadores migrantes denunció tener que trabajar un número excesivo de horas, sin periodos adecuados de descanso, en contravención del Convenio sobre el trabajo en la pesca (C188) de la OIT, que el Reino Unido ratificó en 2019;
- los pescadores migrantes temen ser deportados si protestan, y más del 60% de los pescadores (incluidos los ciudadanos británicos) afirmó que nunca presentaría una queja, por temor a la inclusión en listas negras.

Un demoledor informe confirma la explotación del personal pesquero migrante en el Reino Unido

Un informe de reciente publicación revela que los trabajadores y las trabajadoras migrantes del sector pesquero del Reino Unido sufren explotación laboral y abusos de los derechos humanos y tienen demasiado miedo como para protestar, explica **Chris Williams**, experto en pesca de la ITF

Entre junio y octubre de 2021, el Laboratorio de Derechos de la Universidad de Nottingham analizó las condiciones laborales de las tripulaciones británicas, de la UE y migrantes en toda la flota pesquera del Reino Unido.

En el informe se confirma que todos los pescadores no pertenecientes al Espacio Económico Europeo (EEE) habían llegado al Reino Unido con visados de tránsito para gente de mar y eran vulnerables a la explotación debido a la falta de armonización entre las políticas de inmigración del Reino Unido (“el entorno hostil”) y las reglas relacionadas con el MLC y la pesca (C188). En mayo de 2022, la ITF había revelado que el uso indebido de estos visados permitía que los empleadores inescrupulosos se aprovecharan de los temores de los pescadores migrantes con respecto a su situación migratoria para conseguir que trabajaran durante más horas y con más ahínco que la tripulación local, por un salario más bajo.

Un pescador del Reino Unido entrevistado por el Laboratorio de Derechos declaró: “Oí al propietario de una embarcación

Un pescador migrante explicó al Laboratorio de Derechos: “El visado te obliga a quedarte en la embarcación. Si la abandonas para solicitar ayuda, cabe la posibilidad de que no puedas trabajar. Así que simplemente esperas sin recibir dinero. O, si pides ayuda, llaman a la agencia y dicen que infringiste las condiciones del visado y debes pagar los gastos del viaje de regreso”.

La ITF insta al Gobierno del Reino Unido a que cierre los vacíos legales que permiten estos abusos, deje de otorgar al personal pesquero migrante visados de tránsito para gente de mar y utilice en cambio un sistema que brinde a los pescadores migrantes mejores protecciones y unas condiciones laborales dignas, como un programa de visados para trabajadores cualificados.

Descargue *Letting exploitation off the hook? Evidencing labour abuses in UK fishing* (¿La explotación queda impune? Pruebas de abusos laborales en el sector pesquero del Reino Unido) de la página [tinyurl.com/Lettingexploitationoffthehook](https://www.tinyurl.com/Lettingexploitationoffthehook).

Descargue *A one way ticket to labour exploitation: how transit visa loopholes are being used to exploit migrant fishers on UK fishing vessels* (Un viaje sin retorno hacia la explotación laboral: cómo las lagunas en materia de visados de tránsito se utilizan para explotar al personal pesquero migrante en embarcaciones pesqueras del Reino Unido) de la página <https://www.itfglobal.org/es/reports-publications/un-viaje-sin-retorno-hacia-la-explotacion-laboral>. ■



FEDERACIÓN
INTERNACIONAL
DE LOS TRABAJADORES
DEL TRANSPORTE

Instamos a la gente de mar a hacer de la ITF su puerto de escala diario para obtener información y asesoramiento

Aplicaciones gratuitas de la ITF, disponibles tanto para dispositivos Android como iOS

Descárguelas de su tienda de aplicaciones o de <https://www.itfseafarers.org/es/look-up/aplicaciones-de-itf-seafarer-para-celulares-y-tabletas>.



ITF Seafarers

- Infórmese sobre su buque
- Descubra dónde obtener ayuda en una crisis
- Póngase en contacto con la ITF
- Encuentre a un inspector o inspectora o un sindicato marítimo de la ITF
- Encuentre información y asesoramiento sobre salud y bienestar

Redes sociales de la ITF



- Manténgase al tanto de las últimas noticias y dé su opinión utilizando #itfseafarers en Twitter y en www.facebook.com/ITFseafarerssupport



- Síguenos en www.instagram.com/ITFseafarerssupport

Sitios web de la ITF



www.itfseafarers.org: Conozca sus derechos y cómo el Cuerpo de Inspectores/a de la ITF proporciona asistencia en el mar y en puerto en nuestro sitio web especializado para gente de mar



www.itfshipbesure.org: Encuentre todo lo que debe saber si busca empleo



www.itfglobal.org: Siga las novedades que afectan a los trabajadores y trabajadoras y a sus sindicatos afiliados a la ITF