



Política de la Ciudad de México

Política de la ITF sobre condiciones mínimas en buques mercantes



2ª edición
Noviembre
2011

Índice

5 Prólogo

Política de la Ciudad de México: Política de la ITF sobre condiciones mínimas en buques mercantes

- 7 Introducción
- 8 Declaración de principios
- 10 Declaración de objetivos
- 12 Definición de una bandera de conveniencia (BDC)
- 15 Registros no declarados BDC
- 16 Normas aceptables a la ITF para buques BDC
- 17 Normas aceptables a la ITF para buques de segundo registro
- 18 Normas aceptables a la ITF para buques de bandera nacional
- 19 Fletamento a casco desnudo
- 20 Buques con registro dual o paralelo
- 21 Cabotaje
- 22 Normas regionales
- 23 Derechos y responsabilidades para buques BDC
- 24 Derechos de negociación y responsabilidades de buques BDC
- 27 Dotación
- 28 Procedimientos de consulta de la ITF previo a la firma de convenios que cubren los buques BDC

Anexos

- 32 Política de Atenas: Política común de la ITF sobre servicios de transbordadores europeos
- 36 Política sobre conceptos sociales y revisión
- 40 Política relativa a las directrices de Miami
- 58 Política sobre el cabotaje nacional
- 61 Política relativa a las banderas nacionales
- 63 Política offshore
- 65 Política sobre equipos de reparación a bordo de buques internacionales
- 72 Política relativa a la carta de los marinos: Política sobre afiliación sindical y obligaciones para con los marinos contratados en buques BDC

Prólogo

Durante el 41° Congreso de la ITF celebrado en Durban en agosto de 2006, se decidió realizar una revisión rigurosa y sistemática de la Campaña contra las Banderas de Conveniencia (BDC). La última revisión de la política BDC, que culminó en la Política de Delhi, se realizó en 1998 con ocasión del 50° aniversario de la campaña. Con esta última revisión, las organizaciones afiliadas querían que la Campaña BDC alcanzara un nuevo nivel, uno que fuera adecuado para afrontar los retos del siglo XXI.

En el periodo desde 1998, habían ocurrido muchos cambios, tanto internos como externos.

La Campaña BDC vio el nacimiento del Foro Internacional de Negociación (IBF) y con ello, el surgimiento de una nueva era para la negociación salarial internacional. Al mismo tiempo, el Inspectorado BDC casi había duplicado de tamaño y estaba mejor preparado, mejor equipado y mejor coordinado que nunca. Además, la ITF había lanzado una nueva campaña contra los Puertos de Conveniencia (POC).

Mientras tanto, la industria naviera había experimentado algunos cambios dramáticos, incluidos los enormes avances tecnológicos, una manipulación más rápida de las cargas, buques más grandes, estructuras de propiedad más complejas, variaciones en las tendencias de empleo e importantes desarrollos en el ámbito legal.

A consecuencia de ello, este proceso de revisión fue más riguroso que nunca. A lo largo de estos cuatro años, un grupo elegido de líderes marítimos de la ITF examinó cada aspecto de la campaña, incluidas las políticas, estrategias, procesos y estructuras. Se recompilaron las opiniones de los sindicatos marítimos afiliados. Se discutió y debatió cada asunto en profundidad. En algunos casos, hubo opiniones

opuestas y a veces nos pareció que sería imposible llegar a un consenso.

Pero durante todo el proceso, las personas implicadas en el mismo demostraron el compromiso inquebrantable de hacer avanzar la campaña y trabajaron con gran dedicación para alcanzar un acuerdo, incluso sobre los asuntos más polémicos.

El resultado de esta revisión se presentó finalmente al 42º Congreso de la ITF de Ciudad de México en agosto de 2010 y se aprobaron todas las recomendaciones y conclusiones, incluida la nueva Política sobre las banderas de conveniencia, la Política de Ciudad de México.

Esta política constituye el eje central de la Campaña BDC que establece sus metas y objetivos, sus principios y valores básicos y las políticas y procedimientos que regulan su aplicación. Gracias a los cambios realizados, la campaña está perfectamente preparada para el siglo XXI, manteniéndose al mismo tiempo fiel a sus valores básicos. Resalta los intereses de los trabajadores y trabajadoras y toma el concepto de la solidaridad, que constituye la propia esencia de la campaña, la ITF y del movimiento sindical en conjunto, y lo eleva a nuevas cotas.

David Cockroft

Secretario General de la ITF

Stephen Cotton

Coordinador Marítimo de la ITF

David Heindel

Presidencia de la Sección de Gente de Mar de la ITF

Paddy Crumlin

Presidente de la ITF y Presidencia de la Sección Portuaria

Política de la ITF sobre condiciones mínimas en buques mercantes

Introducción

Este documento constituye una declaración autónoma de la Política de la ITF y debe leerse conjuntamente con otras políticas de la ITF según fuese decidido por los organismos pertinentes de la ITF periódicamente (Políticas de la ITF).

Esta Política sustituye la política aprobada por el 39º Congreso de la ITF en Nueva Delhi, conocida como la Política de Delhi.

Toda nota explicativa referente a la historia o el desarrollo de Políticas de la ITF no constituye declaraciones vinculantes de las Políticas de la ITF.

La versión en inglés de esta política ha de considerarse la versión definitiva de la política.

1

Declaración de principios

La ITF se opone al sistema de banderas de conveniencia (BDC) y defiende que debe existir un nexo genuino entre el pabellón que enarbola el buque y el lugar donde se ubica su propiedad beneficiaria y control. Por regla general, los registros BDC no respetan las normas sociales mínimas y/o los derechos sindicales de los marinos y han demostrado no estar dispuestos, ni ser capaces de acatar las normas internacionales, entre las que se incluyen las normas internacionales de seguridad, las normas laborales marítimas internacionales y los derechos humanos y sindicales. A consecuencia de ello, no existe un control social sobre los buques de dichos registros, como el ejercido por sindicatos democráticos e independientes.

2

Las banderas de conveniencia facilitan a los armadores minimizar sus costes de explotación ya que les permiten, por ejemplo, reducir la carga fiscal, fijar los precios de transferencia, evitar los sindicatos, contratar a marinos no domiciliados y/o a titulares de pasaportes con salarios ínfimos, no pagar las contribuciones sociales ni la seguridad social de sus tripulaciones, utilizando a marinos para manejar la carga, y eludir la aplicación estricta de las normas de seguridad y medio ambiente. Como resultado de ello, las banderas de conveniencia obtienen una ventaja competitiva sobre los registros nacionales, que operan con elevados costes de explotación y se someten a las leyes y reglamentos de administraciones marítimas adecuadamente establecidas en el Estado de abanderamiento. Los registros BDC permiten también a las compañías navieras establecer estructuras de propiedad complejas que se caracterizan por una falta de responsabilidad y transparencia administrativa y gerencial.

3

La ITF considera que el sistema BDC equivale a competencia desleal. Las tripulaciones se seleccionan a menudo sobre la base de su coste y no de su calidad. El empleo es de carácter eventual y se presta poca consideración a las necesidades de la tripulación o a las necesidades sostenibles a largo plazo del sector y de la sociedad en general. En general, los registros BDC no contribuyen a la formación de los marinos o al desarrollo profesional de las personas que trabajan a bordo de buques bajo su pabellón.

4

La ITF se opone a la discriminación y al abuso contra los marinos y cree que el uso de los registros BDC facilita la explotación directa y permite a los propietarios pagar y tratar a los marinos como les parece oportuno. El equilibrio de poderes está desnivelado.

Declaración de objetivos

En vista de lo expuesto, la ITF libra una campaña contra las BDC y contra la navegación subestándar con los siguientes objetivos:

- a. proteger y mejorar las condiciones de empleo de la gente de mar y garantizar que todos los marinos estén protegidos de la explotación, independientemente de su color, nacionalidad, sexo, raza, religión u orientación sexual por ejemplo;
- b. eliminar el sistema BDC y establecer un marco regulador del sector marítimo basado en el concepto de un nexo genuino entre la bandera que enarbola el buque y el lugar donde reside su propiedad beneficiaria y control;
- c. atacar la navegación subestándar y promover el cumplimiento de unas normas aceptables por la ITF en todos los buques, independientemente de su pabellón, utilizando para ello todos los medios de carácter político, sindical y jurídico de que dispone la ITF;
- d. fortalecer a los sindicatos afiliados, a fin de maximizar la solidaridad internacional en apoyo a la Campaña;
- e. el reconocimiento universal y la aplicación de las normas mínimas internacionales relevantes —en particular, el Convenio sobre Trabajo Marítimo de la OIT de 2006, las normas de trabajo básicas de la OIT, los instrumentos de la OMI y los instrumentos sobre derechos humanos pertinentes— en todos los buques independientemente de su pabellón.

6

Con objeto de llevar a cabo la Campaña, la ITF opera en dos frentes:

- a. en el plano político, ejerce una labor de presión sobre gobiernos y organizaciones intergubernamentales a fin de elevar el nivel normativo dentro de la industria y reforzar la relación que existe entre la bandera que ondea el buque y la nacionalidad de los propietarios beneficiarios y de quienes controlan la embarcación;
- b. en el plano industrial, busca obtener salarios mínimos y condiciones aceptables para los marinos a bordo de buques BDC y buques subestándar participando en negociaciones colectivas internacionales con los armadores, los empleadores y sus representantes y en otras formas de diálogo constructivo con los participantes de la industria, y mediante una acción de solidaridad práctica entre los afiliados de la ITF en todo el mundo.

7

La Campaña BDC se basa en la solidaridad entre marinos y portuarios y sus sindicatos respectivos. El éxito de la Campaña BDC depende, entre otras cosas, de la implicación y la fuerza de los sindicatos portuarios en todo el mundo. Por consiguiente, el apoyo para los portuarios y sus sindicatos forma parte íntegra en la Campaña BDC, incluido el apoyo para la Campaña de Puertos de Conveniencia (PDC) de la ITF, incluidos los propios marinos.

8

Definición de una bandera de conveniencia (BDC)

ITF define las banderas de conveniencia de la forma siguiente:

Se considera que un buque navega bajo bandera de conveniencia cuando la propiedad beneficiaria y el control del mismo no se hallan en el país del pabellón que el buque enarbola. No obstante, en los casos en que no se identifique claramente al propietario beneficiario, se considerará el control efectivo y cualquier buque donde no se dé un nexo genuino entre el Estado de abanderamiento y las persona(s) físicas o jurídicas que ejerce(n) el control efectivo sobre las operaciones del buque se considerará que navega bajo bandera de conveniencia.

9

A efectos de la política de la ITF, propiedad beneficiaria se refiere a la propiedad beneficiaria o interés final de una persona física. Cuando no se identifique claramente la propiedad beneficiaria, la ITF tendrá en cuenta quién ejerce el control efectivo del buque. Se considera control efectivo el control ejercido por un individuo o grupo de individuos sobre un buque.ⁱ

10

Cualquier registro puede ser declarado BDC sobre la base de que la mayoría de los buques del registro no son propiedad beneficiaria y/o no están controlados efectivamente por el Estado de abanderamiento y el registro no cumple los criterios establecidos en el párrafo 11 siguiente.

11

Además de la definición anterior de BDC, la ITF también considera los siguientes criterios al determinar si se debe declarar un registro como BDC:

- a. la capacidad y el deseo del Estado de abanderamiento de cumplir las normas mínimas sociales internacionales a bordo de sus buques, incluido el respeto de los derechos humanos y sindicales

fundamentales, la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva con sindicatos de buena fe.

- b. el historial social determinado por el grado de ratificación y cumplimiento de los Convenios y Recomendaciones de la OIT.
- c. el historial en materia de seguridad y medio ambiente determinado por la ratificación y cumplimiento de los Convenios de la OMI, y reveladas por las inspecciones, deficiencias y detenciones efectuadas por el control del Estado rector del puerto.

ⁱ Nota orientativa:

El propietario beneficiario de la embarcación es la persona que tiene el poder en última instancia, y que ejerce auténtico control sobre la embarcación. Control efectivo es la persona física o jurídica con la responsabilidad y obligación final de tomar las decisiones, o sea, el auténtico control. Identificar quién tiene la propiedad beneficiaria de un buque o quién ejerce el control efectivo sobre un buque es esencialmente una cuestión de hecho.

En su informe Tras el velo corporativo: El uso de personas jurídicas para fines ilícitos (París, 2001) la OECD describe la propietaria beneficiaria como sigue:

“propiedad beneficiaria” se refiere a la propiedad beneficiaria o interés final de una persona física. En algunas situaciones, descubrir al propietario beneficiario podría implicar atravesar distintas entidades y/o individuos intermediarios hasta hallar al propietario auténtico que es una persona física. Con respecto a la corporación, la propiedad pertenece a los accionistas o miembros. En los partenariados, los intereses pertenecen a los socios generales o limitados. En los fideicomisos y fundaciones, la propiedad beneficiaria se refiere a los beneficiarios, que también podrían incluir al fiduciante o fundador”.

En el mismo informe, al OECD se refiere al control efectivo como sigue:

“control’ significa el control efectivo de un individuo o grupo de individuos sobre un vehículo corporativo. Así, con respecto a los tipos de vehículos corporativos examinados en el informe, la consulta pertinente será quién ejerce el control efectivo (más bien que el control legal) sobre el vehículo corporativo. En muchos abusos de vehículos corporativos, el propietario beneficiario o fiduciante/fundador controla el vehículo corporativo pese a las apariencias externas que sugieren que el control es ejercido por terceros. Por ejemplo, los directores de una corporación podrían ser meramente “nominados” que ceden al propietario beneficiario los deberes exigidos de un director y aceptan instrucciones del propietario beneficiario. Con respecto a los fideicomisos, el fiduciante podría continuar ejerciendo el control efectivo sobre el fiduciario mediante el uso de un “protector” de fideicomiso y una carta de deseos”.

El/los sindicato(s) del Estado de abanderamiento podrá(n), si nos les resultan aceptables las condiciones generales que se aplican en su pabellón nacional, solicitar que la ITF declare el registro como BDC. La ITF se reserva el derecho de declarar a cualquier registro como BDC, si las circunstancias así lo dictaran. Además, la ITF se reserva el derecho de declarar a cualquier buque como buque BDC en función de cada caso individual, tras consulta con el/los sindicato(s) del Estado de abanderamiento.

Registros no declarados BDC

La ITF reconoce el derecho de sus afiliados a adoptar acciones contra cualquier embarcación, independientemente de su pabellón, para conseguir normas aceptables a la ITF. Para los buques que no sean BDC, este tipo de acción debería normalmente adoptarse sólo con el acuerdo del/de los sindicato(s) de gente de mar afiliado(s) a la ITF en el Estado de abanderamiento.

Normas aceptables a la ITF para buques BDC

Todos los buques que se designen bajo bandera de conveniencia deben de estar cubiertos por un convenio colectivo aprobado por la ITF y firmado en conformidad con esta Política.

Normas aceptables a la ITF para buques de segundo registro

Los segundos registros están bajo dominio de los sindicatos afiliados en el Estado del pabellón y ningún afiliado a la ITF entrará en negociaciones relativas a la tripulación de buques de segundo registro sin el acuerdo de los afiliados a la ITF en el Estado de abanderamiento. Los convenios colectivos concluidos para buques de segundo registro, o para otros buques cuyos pabellones la ITF haya declarado que presentan condiciones similares, no deben estar por debajo del umbral de referencia TCC de la ITF y ni de las normas de la ITF, tal y como queden enmendados periódicamente. Al firmar cualquier convenio, el sindicato del Estado de abanderamiento, cuando fuese práctico, suscribirá convenios bilaterales apropiados con el/los sindicato(s) en el país que suministra la mano de obra.

Normas aceptables a la ITF para buques de bandera nacional

Las normas aceptables a la ITF para los buques de pabellón nacional se establecen en la Política relativa a las banderas nacionales (adjunta a esta Política).

Fletamento a casco desnudo

Los buques fletados a casco desnudo en y de un pabellón cuyo objetivo auténtico sea el desarrollo de la navegación de la bandera nacional y cuya propiedad y control residan en una persona física o jurídica del Estado de abanderamiento, que ejerce el control efectivo del buque, será considerado buque con bandera nacional, a condición de que esté(n) de acuerdo el/los sindicato(s) del país de propiedad beneficiaria.

Buques con registro dual o paralelo

Los buques con registro dual o paralelo se considerarán buques BDC. No obstante, aquellos buques de pabellón nacional que se registren dual o paralelamente dentro o fuera de una bandera de conveniencia con el único propósito de registrar una hipoteca naval, se consideran buques de pabellón nacional, a condición de que el/los sindicato(s) del país de propiedad beneficiaria esté(n) de acuerdo, y que todas las condiciones a bordo sean nacionales.

19

20

Cabotaje

El cabotaje estará reservado a los buques de pabellón nacional del país afectado.

La ITF respalda el mantenimiento y ampliación de los acuerdos de cabotaje a escala nacional y reconoce la importancia de este tipo de acuerdos para garantizar el empleo sostenible a largo plazo de los marinos a bordo de buques que realizan servicios regulares dentro de un país determinado. Con objeto de evitar el dumping social, cualquier buque que no forme parte de estos acuerdos, sean BDC o no, y que inicie subsiguientemente las actividades de cabotaje, debe reconocer las normas que hayan sido acordadas para los buques que comercian dentro del país designado.

Normas regionales

La ITF reconoce el derecho de todos sus afiliados procedentes de una región específica y definida a proponer al FPC normas de carácter regional para los buques que comercian exclusivamente dentro de esta área y están tripulados por marinos de dicha región.

22

Derechos y responsabilidades para buques BDC

La ITF está de acuerdo en principio con que todos los afiliados que representan a la gente de mar tienen el derecho a concluir convenios conforme a la política de la ITF, siempre que se sigan los procedimientos de la ITF que se detallan en el presente. Al ejercer este derecho, los afiliados a la ITF reconocen también que ellos tienen la responsabilidad de acatar la política de la ITF, incluida la política relativa a la Carta de los Marineros de la ITF.

23

La ITF debería continuar con su política de determinar el “valor” de un convenio sobre la base del coste total de la tripulación (TCC) y de acuerdo con las normas establecidas por el FPC.

Derechos de negociación y responsabilidades para buques BDC

Los derechos de negociación para los buques BDC se asignarán según convenga mejor a los intereses de la tripulación. La ITF considera que éste es normalmente el/los sindicato(s) en el país de la propiedad beneficiaria o cuando no se identifique claramente la propiedad beneficiaria, el país de control efectivo. Dicho(s) sindicato(s), cuando fuese práctico, suscribirá(n) convenios bilaterales apropiados con el/los sindicato(s) en el país que suministra la mano de obra ⁱⁱ.

En todas las circunstancias en las que se concluyan convenios colectivos:

- a. toda la tripulación debe estar cubierta por los convenios en cuestión;
- b. toda la tripulación deben ser miembros del/los sindicato(s) afiliado(s) interesado(s) y el/los sindicato(s) debe(n) cumplir las obligaciones mínimas con dichos miembros según fuese estipulado por el FPC periódicamente, incluida la Política relativa a la Carta de los Marineros de la ITF;
- c. todos los miembros de la tripulación, estén o no domiciliados en el país de propiedad beneficiaria y/o control efectivo, deben ser de tratados de forma justa y equitativa;
- d. el Secretariado de la ITF debe ser consultado antes de firmar un Convenio Especial de la ITF y antes de que se paguen las cuotas al Fondo Social de la ITF;

ⁱⁱ Se reconoce que esto presenta dificultades en algunas circunstancias, en cuyo caso el asunto se remitirá al Grupo Director del FPC para ayudar a hallar una solución.

25

- e. todo fondo o contribución cobrado con respecto al/los buque(s) debe incorporarse en y formar parte del convenio colectivo, como así también los detalles de las cuotas de afiliación sindical, según fuesen determinadas por el/los sindicato(s) interesado(s);
- f. ningún acuerdo será considerado válido, hasta que se satisfaga el procedimiento de consulta de la ITF y el convenio haya sido respaldado por la ITF según se establece en esta Política.

Cualquier afiliado a la ITF que represente a la gente de mar puede concluir convenios aprobados por la ITF para buques BDC que NO estén bajo la propiedad beneficiaria y/o el control efectivo de su país, siempre que el afiliado del país de propiedad beneficiaria y/o control efectivo haya otorgado derechos de negociación (de acuerdo con el procedimiento de consulta de la ITF establecido en esta Política), y siempre que, por lo demás, se cumplan las disposiciones del párrafo 24 anterior.

26

Un convenio colectivo aprobado por la ITF debe constar de tres elementos:

- a. en primer lugar, el convenio debe satisfacer los criterios de la ITF referentes al TCC de la ITF o a otras normas establecidas por negociación colectiva internacional de la ITF con los armadores, los empleadores y sus representantes o en otras formas de diálogo constructivo con los participantes de la industria, y debe cumplir con otros requisitos de política, tal como hayan sido aprobados y enmendados por el FPC periódicamente;

- b. en segundo lugar, debe contar con el respaldo de la ITF y ser revisado periódicamente para garantizar que continúa cumpliendo los criterios de la ITF; y
- c. en tercer lugar, con las excepciones mencionadas en el párrafo 34, no se debe firmar ningún Convenio Especial de la ITF referente a un buque concreto, hasta que el/los sindicato(s) del país de propiedad beneficiaria y/o control efectivo haya(n) sido consultado(s) y el Secretariado de la ITF haya adoptado una decisión sobre la atribución de los derechos de negociación.

Dotación

Las escalas de dotación para los buques BDC cubiertos por convenios aprobados por la ITF se detallan en el Anexo al Convenio Estándar de la ITF, tal y como quede enmendado periódicamente. Los buques BDC cubiertos por convenios aprobados por la ITF deberán adoptar la escala de dotación de la ITF y no la ofrecida en el certificado de tripulación del Estado de abanderamiento o en cualquier otro documento comparable. No obstante, la escala de dotación de la ITF puede variar si el/los afiliado(s) del país de propiedad beneficiaria y/o control efectivo certifica(n) que la escala de dotación propuesta se basa en sus niveles nacionales y la considera(n) aceptable.

Procedimientos de consulta de la ITF previo a la firma de convenios que cubren los buques BDC

28

El sindicato solicitante deberá enviar al Secretariado de la ITF una solicitud, con el formato apropiado, determinado periódicamente, antes de concluir un convenio para un buque BDC concreto.

29

Si la solicitud la envía un sindicato que no sea el sindicato del país de propiedad beneficiaria y/o control efectivo, el Secretariado de la ITF consultará con el/los sindicato(s) del país de propiedad beneficiaria y/o control efectivo.

30

Es obligatorio que los afiliados del país de propiedad beneficiaria y/o control efectivo coordinen sus respuestas a las peticiones de información del Secretariado de la ITF sobre quién tiene derecho a tripular y negociar los convenios colectivos de un buque BDC concreto. Si no se responde, el afiliado interesado podría perder sus derechos de negociación y responsabilidades, de acuerdo con la Política de la ITF. El afiliado interesado deberá responder a este tipo de petición de información del Secretariado de la ITF tan pronto como sea posible y siempre antes de cuatro semanas.

31

Los afiliados del país de propiedad beneficiaria y/o control efectivo que mantengan sus derechos a firmar convenios colectivos deben perseguir sus reivindicaciones y mantener informado al Secretariado de la ITF sobre las medidas que hayan adoptado para conseguir la firma de un convenio colectivo. Al concluir convenios colectivos, los afiliados de los países de propiedad beneficiaria y/o control efectivo, cuando fuese práctico, suscribirán convenios bilaterales apropiados con el/los sindicato(s) del país que suministra la mano de obra.

32

En los casos en que los sindicatos del país de propiedad beneficiaria y/o control efectivo hayan cedido sus derechos de negociación al país que suministra la mano de obra, se consultará a los sindicatos que suministran la mano de obra sobre cualquier negociación que lleven a cabo los sindicatos del país de propiedad beneficiaria y/o control efectivo que afecten las condiciones de empleo de los marinos afectados.

33

En los casos en que los afiliados de un país reclamen que la propiedad beneficiaria y/o el control efectivo de una embarcación se hallan en dicho país, pero no puedan aportar pruebas satisfactorias que lo demuestren, no deberán objetar a que un afiliado del país que suministra la mano de obra firme un acuerdo aceptable a la ITF para el buque, por mediación del Secretariado de la ITF y de acuerdo con la presente Política.

34

Queda entendido que los afiliados de la ITF del país de propiedad beneficiaria y/o control efectivo tal vez deseen mantener sus derechos a tripular y firmar convenio(s) colectivo(s) para una determinada embarcación, tras la expiración de un convenio firmado por un afiliado(s) de los países que suministran la mano de obra en cuyo caso el procedimiento de consulta se llevará a cabo al expirar el convenio colectivo. Además, el procedimiento de consulta volverá a iniciarse cuando cambien los términos y condiciones del convenio o cuando cambie la propiedad beneficiaria y/o control efectivo del buque en cuestión. Los afiliados de los países de propiedad beneficiaria y/o control efectivo, por su parte, se comprometen a consultar con los otros afiliados, según fuese apropiado, de los países que suministran la mano de obra antes de que expire el/los convenio(s).

35

El Secretariado de la ITF iniciará los procedimientos aprobados por el FPC y acordados por el Comité Ejecutivo relativos al incumplimiento de esta Política por parte de los afiliados de la ITF, incluida la suspensión de afiliación de acuerdo con los Estatutos de la ITF.

36

En los casos en que un convenio aceptable a la ITF pueda obtenerse mediante una movilización sindical directa o amenazando con dicha acción en un puerto concreto, los derechos de negociación y las responsabilidades incluidos en esta Política se transferirán al sindicato afectado implicado en la acción industrial durante el periodo de validez del Convenio Especial de la ITF (es decir, 12 meses). Normalmente sólo debería firmarse un Convenio Estándar de la ITF después de una acción industrial. Pero en caso de que esto no pueda obtenerse, el inspector o el/los sindicato(s) interesado(s), en consulta con el Secretariado de la ITF, podrá(n) firmar un convenio aceptable distinto del Estándar de la ITF. En el aniversario del convenio especial, los derechos de negociación y las responsabilidades relativos al buque deben ser atribuidos al sindicato apropiado de acuerdo con la presente Política.



Anexos



Política de Atenas

Política común de la ITF sobre servicios de transbordadores europeos

Aprobada por la Conferencia de Transbordadores Europeos de la ITF, Atenas, 2-3 de octubre de 1995

Revisada por el Comité de Prácticas Aceptables, Berlín, 18-19 de marzo de 2010



1. La ITF expresa su oposición al uso de buques BDC y de segundo registro en el sector de los transbordadores europeos. En aquellos casos en que no sea posible impedir su uso, dichos buques deberán estar cubiertos por un CNC aceptable a la ITF.
2. Sin que sea óbice lo indicado en el párrafo 1 anterior, las condiciones en los transbordadores de segundos registros deberán ser iguales/superiores a las prescritas por las condiciones nacionales aplicables de la zona comercial en cuestión.
3. Las tripulaciones de los transbordadores europeos —incluyendo los buques no europeos— deberán estar cubiertas por condiciones de empleo europeas, reglamentadas de conformidad con convenios nacionales de negociación colectiva en manos de los afiliados europeos correspondientes de la ITF, salvo siempre las condiciones especiales aplicables a los servicios de que se trata en el párrafo 9 siguiente.
4. Conseguir que los marinos no desempeñen actividades tradicional e históricamente realizadas por los portuarios, será también de beneficio para los portuarios, con vistas, entre otras cosas, a conservar sus puestos de trabajo, hacer que se cumplan las condiciones de empleo contenidas en esta política.

5. Además de las condiciones encerradas en los convenios de negociación colectiva, deberá garantizarse a las tripulaciones empleadas en el sector de los transbordadores europeos un nivel de vida decente, protección social (incluyendo seguridad social y pensiones) y oportunidades recreativas.
6. Tendrán aplicación a las tripulaciones de buques de transbordo que comercien exclusivamente entre puertos del mismo país europeo las condiciones nacionales¹ o condiciones equivalentes o superiores a dichas condiciones, sea cual fuere su bandera y la nacionalidad de la tripulación y tanto si el buque transporta carga o pasajeros o si se trata de un buque fletado a casco desnudo.
7. Las tripulaciones empleadas en transbordadores que comercian entre países europeos deberán estar cubiertas por condiciones de empleo iguales o superiores a las aplicables en los países en cuestión. Caso que las condiciones de empleo aplicables en dichos países varíen considerablemente entre sí, los afiliados interesados deberán acordar el uso de las condiciones que sean superiores o establecer juntos condiciones aplicables. En el supuesto de que no pueda llegarse a un entendimiento mutuo, entrará en operación el procedimiento de arbitraje de la ITF establecido en los Estatutos de la ITF.
8. Todo afiliado de la ITF con quien un propietario de buques desee firmar un convenio de negociación colectiva para tripulaciones de transbordadores que comercian permanentemente dentro de/entre países europeos, deberá ponerse en contacto con los afiliados de la ITF interesados e informar de ello lo antes posible a dichos afiliados y a la Secretaría de la ITF, para solicitar su consentimiento a la firma del propuesto acuerdo. Caso que, como resultado de dichas consultas, no pueda llegarse a un acuerdo mutuo, entrará en funcionamiento el procedimiento habitual de arbitraje de la ITF.
9. Todos los buques de transbordo que participen en el comercio europeo deberán contar con dotaciones que permitan conseguir una seguridad máxima y cuyos miembros cuenten con la competencia requerida por la legislación nacional aplicable y/o práctica y prescripciones internacionales.

¹ En los países de comercio

10. A nivel nacional, todos los afiliados interesados de la ITF deberán poner todo su empeño para convencer a sus respectivos gobiernos de los méritos de la política sindical europea sobre la explotación de los servicios de transbordadores europeos. También deberán intercambiar información entre sí —actuando la ITF como centro de distribución de información— sobre los resultados de sus esfuerzos, con vistas a poder presentar un frente común ante los empleadores y gobiernos en las plataformas europeas, en donde se debatan temas que afecten los servicios de buques de transbordo europeos.
11. Todos los sindicatos del sector afiliados a la ITF deberán extender su cooperación a nivel nacional e internacional, con la participación de las organizaciones sindicales regionales y locales. También deberán iniciar actividades de cooperación dentro de los comités de empresa², en casos apropiados. Se asigna particular importancia a la cooperación entre portuarios y marinos, de forma que sea posible llevar a la práctica los objetivos estratégicos de la ITF en el sector de los servicios de transbordadores europeos.
12. Este intercambio de información entre sindicatos deberá mejorarse, entre otras cosas, mediante el establecimiento de una base de datos de la ITF que se extienda a los siguientes sectores de información:
 - a. nombres de los transbordadores
 - b. banderas de los mismos;
 - c. cobertura de negociación colectiva;
 - d. transferencias de transbordadores;
 - e. tipos de buques;
 - f. legislación nacional;
 - g. propiedad y cambios en la misma;

² Para los fines de la Política Común sobre servicios de transbordadores europeos, se entiende por Comité de Empresa un órgano establecido dentro una compañía transnacional de buques de transbordo, que se reúne regularmente a costa de la compañía para fines de consulta e intercambio de información. Dichos comités están constituidos por representantes sindicales y miembros procedentes de la estructura de dirección de las empresas, es decir, de la compañía y sus filiales, tanto si se hallan establecidos de conformidad con la directiva del Consejo de la UE 94/45/CE sobre el establecimiento de Comités de Empresa Europeos, como en caso contrario.

- h. otra información pertinente, tal como la relativa a estructuras sindicales y de consulta dentro de las compañías de transbordadores europeos;
 - i. nombres de los buques en los que los marinos realizan actividades portuarias, para facilitar la implantación de la política de la ITF sobre este tipo de trabajo; y
 - j. composición y nacionalidad de los miembros de la tripulación.
13. Con objeto de mantener el ímpetu del debate actual dentro de la ITF sobre la explotación de los servicios de transbordadores europeos, la Secretaría de la ETF/ITF debería convocar regularmente conferencias europeas del sector, en las que tengan representación todos los afiliados europeos, trabajando en estrecha cooperación con el ETF MTS y la Sección Portuaria de la ETF.

Política sobre conceptos sociales y revisión



Aprobada por el 42º Congreso de la ITF,
Ciudad de México, 5-12 de agosto de 2010

Introducción

1. Esta “Política sobre Conceptos sociales y Revisión” revisa las Directrices y Recomendaciones de 1993 y establece procedimientos vinculantes para los sindicatos afiliados de la ITF con respecto a los requisitos de conceptos sociales y revisión para los convenios aprobados por la ITF para buques de bandera de conveniencia (BDC) que han sido firmados por sindicatos afiliados de la ITF.

Principios

2. Todo afiliado que incorpore una partida de conceptos sociales dentro de un convenio aprobado por la ITF reconoce que dicho fondo debe cumplir con los requisitos de la ITF.

Escala salarial: distribución general

3. Todos los convenios deben establecerse de modo uniforme mostrando una clara **distinción entre beneficios en efectivo y no en efectivo en la escala salarial.**
4. Para este fin, **la parte izquierda de la escala** comprenderá solamente los conceptos salariales pagaderos en efectivo a bordo o en cuentas bancarias individuales de los marinos y los pagos, en su nombre, a sus familias o a otras partes tras haber recibido la petición del marino, por medio de una nota de asignación. Cualquier “pago” que aparezca en el lado izquierdo efectuado no a la cuenta bancaria individual del marino, sino a la compañía o a terceros, debe ser confirmado por una petición individual del marino (nota de asignación), indicando en ella el propósito de la transferencia, la cantidad y el período durante el cual el marino desea que se realice dicho pago específico.

5. Todos los demás conceptos, no autorizados directamente por el marino, pero incluidos en la escala salarial para satisfacer los objetivos que pudieran acordarse entre las partes del CNC, incluidos la formación, conceptos médicos u otros, deberán aparecer en **el lado derecho**. Salvo por las cuotas sindicales, cuando tengan aplicación, dichos conceptos deberían ser considerados como “conceptos sociales”.

Requisitos de los conceptos sociales

6. La **cantidad máxima de conceptos sociales** incluida en el costeamiento de un convenio aprobado por la ITF no debería ser superior las normas, por puesto, declaradas para TCC y IBF, tal y como queden enmendados periódicamente.
7. Todos los conceptos sociales y pagos afines deben estar claramente identificados en el texto del CNC.

Procedimientos para la revisión de los conceptos sociales

8. En muchos casos un inspector de la ITF no podrá verificar eficazmente el cumplimiento de los pagos por conceptos sociales.
9. Cuando se lleva a cabo la firma de un CNC entre una compañía y un sindicato, las partes del CNC tienen la **responsabilidad mutua** de asegurarse de que se cumplen las disposiciones del convenio. Por consiguiente, por cuanto respecta a la supervisión de los conceptos sociales o pagos respectivos, las partes del CNC deben responsabilizarse la una ante la otra, en primer lugar.
10. Cuando la compañía ha solicitado la inclusión de un concepto social y, subsiguientemente, la compañía es capaz de retener, invertir, transferir, compensar o de otro modo controlar el dinero, el sindicato debe poder recibir **informes regulares** para quedar satisfecho de que se han cumplido los fines del concepto social y que se han proporcionado los beneficios respectivos hasta el valor correspondiente a la cantidad asignada.

11. De manera similar, la compañía tendrá derecho a recibir informes relativos a las cantidades recibidas, acumuladas o transferidas de conformidad con las disposiciones sobre conceptos sociales introducidas a iniciativa del sindicato, cuando fuere aplicable.
12. Todos los informes bajo los párrafos 9 ó 10 de arriba deben completarse sobre una **base anual** y recibirse **antes de finales de abril**, para el año civil precedente. La ITF podrá identificar, periódicamente, la información mínima a comunicar en un formato común en todos los casos, con la posibilidad de pedir, adicionalmente, información específica, cuando sea necesario. La no presentación o el retraso de un informe podrá ser considerado como incumplimiento del convenio.
13. La ITF y —en el caso del IBF— el JNG tendrán derecho a pedir y recibir **copias de cualquier cuenta/informe** y a enviar revisores independientes, que tendrán derecho de acceso a todos los documentos y cuentas pertinentes.

Exenciones de los procedimientos de revisión

14. Las cuotas sindicales obtenidas de los marinos por razón de ser miembros de un sindicato o por requisitos contractuales aceptados por los marinos en el momento de firmar el contrato están **exentas de estos procedimientos**, tanto si se muestran en cualquiera de las partes de la escala salarial como si cuentan hacia el coste total.
15. De manera similar, la **exención de estos procedimientos** se aplica a cualquier deducción acordada de los fondos que puedan deberse por un requisito de y sean directamente supervisados **por la administración nacional** del país de domicilio del marino, tanto si ha sido aplicado por el empleador o como impuesto sobre el marino individual. La prueba del requisito nacional respectivo debe estar disponible.
16. **En el caso del IBF**, es posible que existan diversos conceptos sociales identificados centralmente entre la ITF y el JNG a los que se aplicarán procedimientos alternativos de contabilidad/revisión. Por regla general, dichos conceptos se registrarían como entidades jurídicas y su creación, así como sus reglas y procedimientos, se acordarían

centralmente entre las partes del IBF. De manera similar, las cuentas pertinentes de actividad de dichos fondos deberían considerarse por el IBF a nivel central. La lista de dichos conceptos se revisará regularmente.

Procedimientos internos de la ITF

17. Cuando un afiliado de suministro de mano de obra firma un convenio con conceptos sociales, el afiliado de propiedad beneficiaria respectivo tiene derecho a recibir del afiliado firmante las cuentas de conceptos sociales del año anterior y pedir información cuando sea necesario.
18. Cuando un afiliado de propiedad beneficiaria firma un convenio con conceptos sociales, el sindicato de suministro de mano de obra respectivo tiene derecho a recibir del afiliado firmante las cuentas de conceptos sociales del año anterior y pedir información cuando sea necesario.
19. El afiliado firmante es responsable de supervisar la aplicación de los conceptos sociales en cualquier convenio firmado y de informar a la ITF sobre cualquier prueba de incumplimiento o infracción de esta Política. En circunstancias normales, si no se recibe ninguna queja del sindicato interesado, ello será considerado por el Secretariado y por el Grupo Director del FPC como confirmación de que esta Política se ha aplicado íntegramente y de que los acuerdos sobre conceptos sociales están conformes con los requisitos de la ITF.

Política relativa a las Directrices de Miami

Directrices que regulan la aprobación de convenios colectivos aceptables para la ITF para buques cruceros de bandera de conveniencia



Aprobado por el Comité de Prácticas Aceptables de la ITF, Buenos Aires, 15 de junio de 2011

Introducción

1. Esta “Política relativa a las Directrices de Miami” revisa las directrices de 1994 que regulan la aprobación de convenios aceptables para la ITF para los buques cruceros de bandera de conveniencia solamente. La industria del crucero ha creado un sistema operativo, único en su género, que varía considerablemente de los otros sistemas de transporte marítimos. Estas directrices reflejan el carácter singular de la industria del crucero y establece los instrumentos para las afiliadas de la ITF que firmen convenios de cruceros que sean aceptables para la ITF.

Derechos de negociación y responsabilidades

2. Cuando los buques cruceros son propiedad de consorcios internacionales, el/los sindicato(s) del país principal de la propiedad beneficiaria debe(n) actuar como negociador(es) “principal(es)” implicando a otros sindicatos según sea apropiado, incluido(s) el/los sindicato(s) de los países principales que suministran la mano de obra.
3. Cuando los buques cruceros son propiedad de consorcios internacionales, el/los sindicato(s) de negociación principal(es), según fuese apropiado, debe(n) celebrar un convenio bilateral con el/los sindicato(s) de los países principales que suministran la mano de obra, asegurando los derechos de la membresía y los servicios sindicales.
4. Sin embargo, se entiende que para que un convenio de este tipo sea efectivo, el propietario/operador también podría ser invitado a formar parte de dicho convenio bilateral.

Procedimientos de consulta para la firma de convenios que cubren a los buques cruceros que enarbolan bandera de conveniencia (BDC)

5. Los convenios solo deben firmarse con los propietarios y operadores, y solo en casos excepcionales y con la aprobación del Secretariado de la ITF, con los gestores y agentes.
6. El propietario/operador debe intentar por todos los medios utilizar mano de obra de la zona donde opera el buque, siempre que sea posible.
7. La firma de convenios válidos por varios años es aceptable.
8. Cuando se apliquen salarios superiores y otras condiciones e indemnizaciones en virtud de las legislaciones nacionales, convenios colectivos u otros acuerdos, estos tendrán precedencia sobre las normas mínimas de la ITF.
9. Los términos del/de los convenio(s) se incorporarán en los contratos de empleo individuales.

Cuando ya existan convenios vigentes que no cumplan con estas Directrices, se debe permitir que lleguen a su vencimiento. Asimismo, se podría permitir un periodo adicional de ajuste al salario de referencia para permitir que los convenios puedan alcanzar las normas de las directrices de forma gradual.

10. Todos los convenios deben enviarse al Secretariado de la ITF que los cotejará con estas directrices.

En caso de que el Secretariado identifique la desviación de cualquier parte del convenio con respecto a estas directrices, deberá contactar con el sindicato que tiene el convenio y solicitar sus comentarios.

11. Los convenios pueden ser recomendados por el Secretariado de la ITF y se enviarán al grupo especial de buques cruceros de la ITF para su revisión si la desviación con respecto a las directrices es importante. El grupo especial de buques cruceros de la ITF tiene autoridad para aprobar o desaprobado los convenios y recomendar enmiendas.

12. El/los sindicato(s) que tiene(n) el/los convenio(s) puede(n) apelar la decisión del grupo especial de buques cruceros de la ITF ante el Grupo Director del Comité de Prácticas Aceptables.
13. Los convenios enviados al Secretariado de la ITF son vinculantes para todas las partes, la ITF, sus afiliadas y la gente de mar que está cubierta por ellos, durante el proceso de aprobación y enmienda y hasta su fecha de vencimiento en lo sucesivo.
14. También se pueden realizar enmiendas durante el periodo intermedio, es decir, entre las fechas de entrada en vigor y de vencimiento, si así es acordado entre el/los sindicato(s) y el propietario/operador. Los convenios y convenios enmendados se deben adjuntar al acuerdo especial de la ITF aplicable en el momento de su primera renovación tras haberse firmado el convenio y/o los convenios enmendados.
15. En situaciones de acción industrial, los inspectores de la ITF deben aliarse con los sindicatos del país de la propiedad beneficiaria. En caso de no haber una afiliada de la ITF en el país de la propiedad beneficiaria, los inspectores de la ITF, en consulta con el Secretariado de la ITF, deben firmar un acuerdo de su elección que sea aceptable para la ITF. En situaciones de acción industrial, los inspectores de la ITF deben intentar firmar un acuerdo de flota, siempre que sea posible.
16. Los inspectores y coordinadores de la ITF que reciban quejas de marino(s) que trabaja(n) a bordo de buques cruceros cubiertos por acuerdos aprobados por la ITF, deben ponerse en contacto con el Secretariado de la ITF antes de emprender cualquier acción. Los inspectores y coordinadores no deben ponerse en contacto con el propietario/operador sin el consentimiento previo del Secretariado de la ITF dado que muchos acuerdos de cruceros incluyen procedimientos de reclamación y/o arbitraje muy específicos. Cuando el Secretariado de la ITF derive el asunto al/a los sindicato(s) implicado(s), los inspectores y coordinadores deben ser informados de los resultados después.

Formación y educación

17. Los sindicatos que tengan miembros a bordo de buques cruceros deben facilitar la participación de sus miembros en los seminarios sindicales (por ej., seminarios ITF/NSU).

Reglas generales

Gente de mar

18. Para armonizar las Directrices de Miami con el Convenio sobre el trabajo Marítimo (MCL según sus siglas en inglés) de 2006, e identificar una definición clara del término “gente de mar”, las directrices aprobarán la definición dada en el Artículo II (f) del MLC de 2006:

“Gente de mar significa toda persona empleada o contratada o que trabaje en cualquier capacidad a bordo de un buque al que se aplique este convenio”.

Distribución de los acuerdos

19. Deben colocarse a bordo copias del/de los acuerdo(s) y protocolos y enviarse también al Secretariado de la ITF. Deben entregarse copias impresas del/de los acuerdo(s) a toda la gente de mar cubierta por dicho(s) acuerdo(s) y la gente de mar debe tener la oportunidad de revisar y asesorarse sobre los términos y condiciones, incluido el acuerdo, antes de firmar el contrato de empleo.

Discriminación/Discrimen

20. Los acuerdos deben cumplir las normas del Convenio sobre la Discriminación (Empleo y Ocupación) y el Artículo III del Convenio sobre Trabajo Marítimo, 2006, de la OIT (MLC).

Artículo III – MLC 2006

“Todo miembro deberá verificar que las disposiciones de su legislación y normativas respetan, en el contexto del presente Convenio, los derechos fundamentales relativos a:

la libertad de asociación y el reconocimiento efectivo del derecho de negociación colectiva;

la eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio;

la abolición efectiva del trabajo infantil, y

la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación”.

Agencias de contratación y socios de reclutamiento

21. El marino no debe estar obligado a pagar cuotas de solicitud de registro, cuotas a las agencias de contratación u otras cuotas similares y dichas cuotas deben ser abonadas por el propietario/operador.
22. No se debe permitir a las agencias de contratación que apliquen o reciban cuotas de remisión, o similares, de los centros médicos que expidan certificados médicos, y en caso de existir disposiciones de este tipo, debe prohibirse el cobro de tasas al marino.

Empleo y repatriación

23. Los gastos relacionados con los viajes al barco, la repatriación y la obtención de visados deben ser abonados por el propietario/operador.

Certificados médicos

24. Si el certificado médico es pagado parcial o íntegramente por el marino, no debe incluir pruebas que no sean exigidas por la legislación del país de residencia del marino ni requeridas por el estado de abanderamiento. Cuando se necesiten pruebas adicionales, el costo debe correr íntegramente por cuenta del propietario/operador.
25. Bajo ninguna circunstancia se deberá exigir la prueba de embarazo.
26. La prueba del VIH no debe ser obligatoria. En los casos en que la legislación nacional exija la prueba para fines de inmigración o de evaluación médica, no se deberá utilizar bajo ninguna circunstancia para discriminar en contra del marino para fines de empleo. La ITF considera inaceptable la selección para empleo basada en la prueba del VIH. No debe haber discriminación en contra de la gente de mar sobre la base de un estatus VIH real o percibido.

Duración del servicio

27. La duración del empleo debe ser absolutamente por un máximo de 10 meses, con la intención de reducirla a un máximo de:
- 9 meses para 2014;
 - 8 meses para 2018; y no más de
 - 7 meses para 2022.

Periodo(s) de prueba

28. Para los marinos empleados por primera vez, los primeros 90 días con el propietario/operador podrían designarse como periodo de prueba, lo cual faculta tanto al marino como al propietario/operador a poner fin al contrato de empleo sin aviso previo. No obstante, el propietario o el operador debe ser responsable del costo de la repatriación si deciden terminar el empleo del marino.
29. Para los marinos que hayan ascendido en su trabajo, los primeros 90 días podrían designarse como periodo de prueba. Cuando el ascenso no sea confirmado, deberá ofrecerse al marino la opción de regresar a la posición que ocupaba antes. Sin embargo, el propietario/operador debe ser responsable del coste de la repatriación en el caso de que ambas partes acuerden poner fin al contrato de empleo.

Cese de la relación laboral

30. El marino debe tener derecho a finalizar su relación laboral mediante aviso por escrito con un mes de antelación, o de forma inmediata si el buque ha sido declarado innavegable. El marino debe tener derecho a recibir un mínimo de dos meses de salario básico si el empleador pone fin al empleo antes del vencimiento del periodo de servicio acordado, salvo si la terminación ha tenido lugar durante el periodo de prueba.

Horas de trabajo

31. Los convenios colectivos pueden incluir uno o dos sistemas, esto es:

Salarios totalmente consolidados, es decir, un número ilimitado de horas de trabajo, limitado solamente por la cláusula relativa a las horas de descanso.

Salarios parcialmente consolidados, es decir, el número máximo de horas normales de trabajo por semana cubierto por los salarios básicos sería 40, de lunes a viernes, mientras que el número máximo de horas extraordinarias consolidadas al mes sería 130, para un total de 303 horas mensuales, a partir de lo cual se pagaría como horas extras adicionales.

Horas de descanso

32. Cada marino debe tener al menos 10 horas de descanso por cada periodo de 24 horas y 77 horas por cada periodo de 7 días. Las horas de descanso podrán distribuirse en un máximo de dos periodos, uno de los cuales deberá ser de al menos 6 horas sin interrupción. El intervalo entre dos periodos consecutivos de descanso no excederá de catorce (14) horas. Las pausas de menos de 30 minutos no se considerarán periodos de descanso. Este periodo de veinticuatro (24) horas comenzará en el momento en que un marino comience a trabajar inmediatamente después de haber disfrutado de un periodo de descanso de al menos seis horas sin interrupción. Los pases de revista, los ejercicios de lucha contra incendio y de botes salvavidas y otros similares que impongan la legislación y las normativas nacionales y los instrumentos internacionales deberán realizarse de forma que perturben lo menos posible los periodos de descanso y no provoquen fatiga. El propietario/operador debe colocar a bordo en un lugar accesible un tablón en el que se especifique el programa de servicio en alta mar y en el puerto y las horas mínimas de descanso para cada posición a bordo en la lengua de trabajo del buque y en inglés. Se guardarán registros de las horas diarias de descanso de los marinos para vigilar el cumplimiento de esta disposición.

Salarios

33. Los convenios deben asegurar que la gente de mar reciba salarios que no sean discriminatorios conforme a lo establecido en el Convenio sobre Igualdad de Remuneración, 1951 (C100) de la OIT y el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 de la OIT.

Horas extraordinarias

34. Los convenios colectivos deben incluir una cláusula sobre el registro de las horas extraordinarias si cubren posiciones con salarios parcialmente consolidados. Las horas extraordinarias incluidas deben pagarse con una prima no inferior al 25%, mientras que las horas extras adicionales deben pagarse con una prima no inferior al 50% basado en el salario básico.

Seguro de vida

35. La indemnización por pérdida de vida no debe ser inferior a:

US \$75.000 más US \$15.000 por cada hijo a cargo menor de 21 años;

Aumentando a US \$90.000 más US \$20.000 por cada hijo a cargo que sea menor de 21 años en 2014;

Aumentando a US \$100.000 más US \$22.000 por cada hijo a cargo que sea menor de 21 años en 2018; y hasta

US \$120.000 más US \$25.000 por cada hijo a cargo que sea menor de 21 años en 2022.

36. En caso de muerte del marino por cualquier causa mientras está empleado por la compañía, incluida la muerte por causas naturales y la muerte mientras viaja a/desde el buque, o a consecuencia de un peligro marítimo o similar, la indemnización se pagará utilizando el formulario de la OMI/OIT que se utiliza para las reclamaciones contractuales.

37. Para simplificar y acelerar la resolución para los beneficiarios de un marino fallecido a causa de un accidente, se duplicará la indemnización cuando todas las partes acuerden que no presentarán ninguna reclamación adicional. Sin embargo, los beneficiarios deben ser informados de las opciones establecidas por la ley que regula los convenios, en caso de que deseen interponer una demanda sin liquidar los derechos contractuales previstos por el texto del convenio.

Seguro por discapacidad

38. La indemnización por discapacidad no debe ser inferior a:

US \$80.000;

Aumentando a US \$100.000 para marineros de segunda , US \$120.000 para marineros de primera y US \$140.000 para oficiales para 2014;

Aumentando a US \$120.000 para marineros de segunda, US \$140.000 para marineros de primera y US \$160.000 para oficiales para 2018, hasta

US \$150.000 para marineros de segunda, US \$200.000 para marineros de primera y US \$250.000 para oficiales para 2022.

39. Todo marino, que sufra una discapacidad permanente a consecuencia de un accidente mientras está empleado por la compañía, independientemente de la culpa, incluidos los accidentes que ocurran mientras el marino viaja a o desde el buque, deberá ser pagado utilizando el formulario de la OMI/OIT para reclamaciones contractuales.

40. Para simplificar y acelerar la resolución para un marino que sea declarado discapacitado a causa de un accidente, se duplicará la indemnización cuando todas las partes acuerden que no presentarán ninguna reclamación adicional. Sin embargo, el marino debe ser informado de las opciones establecidas por la ley que regula los convenios, en caso de que él/ella desee interponer una demanda sin liquidar los derechos contractuales previstos por el texto del convenio.

Pérdida de efectos personales

41. Los marinos deben ser indemnizados con un mínimo de:

US \$3.000;

Aumentando a US \$4.000 para 2014;

US \$5.000 para 2018; y

US \$6.000 para 2022

por la pérdida de efectos personales.

Tratamiento médico y mantenimiento

42. Los marinos deben recibir tratamiento médico gratuito, por cuenta del propietario/operador, y al menos US \$12 diarios en concepto de sustento, a menos que el propietario/operador pague el alojamiento y la comida hasta que hayan alcanzado la mejora médica máxima (o MMI por sus siglas en inglés).

Salarios por enfermedad

43. Cuando el marino sea desembarcado en cualquier puerto a causa de enfermedad o lesión, el pago prorata de su salario garantizado continuará hasta que haya sido repatriado por cuenta de la compañía.

44. De ahí en adelante, los marinos tendrán derecho a recibir un salario por enfermedad a la tasa equivalente a su salario básico mientras dure la enfermedad, hasta un máximo de 130 días después de la repatriación.

45. No obstante, en caso de incapacidad debido a un accidente, los salarios básicos se pagarán hasta que el marino lesionado haya sanado o hasta que se realice una determinación médica de acuerdo con la cláusula relativa a la discapacidad permanente.

Pensión y fondo de previsión

46. A la fecha de jubilación, los marinos deben recibir una pensión y/o un fondo de previsión a más tardar a los 62 años de edad, o cuando el tiempo de servicio y la edad combinados sea igual a la edad de jubilación (es decir, 62 o menos) si así fuese solicitado por el marino

Días festivos

47. Los días siguientes se considerarán días festivos en alta mar o en el puerto: Día de Navidad, 26 de diciembre (Boxing Day), Día de Año Nuevo, Viernes Santo, Lunes de Pascua, Día Internacional del Trabajo (1° mayo), Día de la Primavera (Spring Bank Holiday) y Día del Verano (Summer Bank Holiday) u otros días festivos que se hayan acordado, teniendo en cuenta la nacionalidad de la mayoría de los miembros de la tripulación y se hayan detallado en el convenio colectivo.

El pago por trabajar en días festivos podrá incluirse en la escala salarial con una cantidad mensual fija, o se abonará con las horas extraordinarias. Si un día festivo cae en sábado o domingo, el siguiente día laborable se considerará como día festivo.

48. En lugar de recibir una cantidad por horas extraordinarias, los días festivos podrán ser remunerados con un día extra de permiso compensatorio por mes de servicio.

Maternidad

49. Los convenios deben incluir una cláusula relativa a la baja por maternidad que cumpla la norma del Convenio sobre la Protección de la Maternidad, 2000 (C183) de la OIT con los términos mínimos siguientes:

Repatriación por cuenta del propietario/operador a más tardar la 26ª semana de gestación; y cuando la naturaleza de las operaciones del buque, en ciertas circunstancias, pudiesen ser peligrosas – en el primer puerto de escala

Dos meses de salario básico, aumentando a diez semanas para 2014, 12 semanas para 2018 y 14 semanas para 2022

Prioridad para cubrir una vacante adecuada en una posición igual o equivalente dentro del plazo de un año a partir del nacimiento de un hijo, si dicha vacante estuviese disponible.

Alojamiento

50. Debe cumplir los requisitos de los convenios y recomendaciones de la OIT que estuviesen vigentes a la fecha de construcción del buque y del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 de la OIT, para todos los buques encargados o sometidos a modificaciones importantes después de su entrada en vigor.

Comida

51. La comida debe cumplir los requisitos del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 de la OIT.

Zonas bélicas y zonas de alto riesgo

52. El marino debe tener el derecho a no entrar en una zona bélica o zona de alto riesgo y a ser repatriado por cuenta del propietario/operador. Si el marino procede a entrar en una zona bélica o zona de alto riesgo, tendrá derecho a recibir el 100% del salario básico, además de su salario contractual, durante la estancia del buque en esta zona, sujeto a un mínimo de 5 días y se duplicará la indemnización por discapacidad/pérdida de vida.

Salud y Seguridad

53. Los convenios deben incluir cláusulas de seguridad que establezcan el equipo de protección personal necesario para la formación básica de toda la gente de mar en materia de seguridad y la necesidad de asesoramiento sobre posibles riesgos o trabajos de carácter peligroso, e incluir medidas para la prevención de accidentes.

54. Los convenios deben facilitar el establecimiento de un comité de salud y seguridad a bordo en conformidad con las disposiciones contenidas en el Código de Práctica de la OIT sobre la Prevención de Accidentes a bordo, y en cumplimiento de los requisitos del Código ISM. El convenio debe establecer que el/los representante(s) de seguridad de la tripulación elegido(s) sea(n) miembro(s) del comité de salud y seguridad.

55. Los convenios deben seguir los requisitos del Convenio de 1978 sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia (STCW) según ha sido enmendado, con objeto de animar a toda la gente de mar a concluir sus cursos de formación en seguridad básica según lo establecido por el Reglamento VI/1. Los convenios para los buques cruceros podrían incluir una cláusula que permita el financiamiento de dichos cursos de formación.

56. Los marinos tienen derecho a un entorno de trabajo saludable: la compañía debe proporcionar condiciones de trabajo que eliminen los riesgos asociados al tabaco.

57. El propósito del examen de aptitud física para el trabajo marítimo es asegurar que ninguna condición médica ponga en peligro a otras personas y que el individuo no corra un riesgo personal excesivo a causa de la condición mientras trabaja en alta mar.

Cláusula de los trabajadores portuarios

58. Ni los marinos del barco ni ninguna otra persona a bordo, ya sea empleado permanente o temporal de los propietarios/compañía, llevará a cabo ninguna manipulación de carga ni otros trabajos realizados tradicional o históricamente por los trabajadores portuarios, sin el acuerdo previo del sindicato de trabajadores portuarios de la ITF o sindicatos interesados, y siempre que el marino individual se ofrezca voluntariamente a realizar dichos trabajos por los cuales será remunerado adecuadamente.

59. Para fines de esta cláusula, “manipulación de carga” podría incluir sin limitación:

La carga y descarga de equipajes de pasajeros. Sin embargo, no incluye la distribución y recogida a bordo de equipajes de pasajeros que se considera como trabajo de la gente de mar.

La carga y descarga de repuestos y provisiones del barco. Sin embargo, podría no incluir el transporte a bordo y no incluye la estiba a bordo que se considera trabajo de la gente de mar.

60. En el caso de que un buque se encuentre en un puerto donde esté ocurriendo una disputa sindical oficial que implique a un sindicato de estibadores de la ITF, ni a los marinos del barco ni a ninguna otra persona a bordo, ya sea empleado permanente o temporal de los propietarios/compañía, se les exigirá o inducirá a realizar operaciones de manipulación de carga y otras tareas realizadas tradicional o históricamente por miembros del sindicato implicado en la disputa sindical oficial.

61. Cuando el sindicato de portuarios de la ITF de un puerto permita a la gente de mar llevar a cabo trabajos tradicional o históricamente realizados por los trabajadores portuarios, los marinos recibirán la tasa correspondiente a las horas extras adicionales especificada en... [se debe incluir la referencia para cada convenio dado que su disposición varía] ... por cada hora o parte de hora que dicho trabajo sea realizado durante la semana laboral regular de 40 horas, además de su paga normal. Todo trabajo de este tipo realizado fuera de la semana laboral regular de 40 horas será remunerado duplicando la tasa correspondiente a las horas extras adicionales por cada hora o parte de hora que dicho trabajo sea realizado, además de la paga normal.
62. Si un marino recibe normalmente un salario totalmente consolidado, la tasa correspondiente a las horas extras adicionales se calculará de la forma siguiente: Salario total mensual consolidado dividido por 303 y multiplicado por 1,5 equivale a la tasa correspondiente a las horas extras adicionales que se utilice cuando se calcule el pago.

Resolución de disputas y arbitraje

63. Los convenios deben incluir un procedimiento de resolución de disputas de a bordo que cumpla los requisitos del Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006 de la OIT, y podría incluir una cláusula de arbitraje si el costo de este es pagado por el propietario/operador y el costo de la representación legal del marino es pagado bien por el propietario o el operador o por el sindicato si el marino no está representado por un abogado particular.

Exención

64. La compañía se compromete a no exigir o solicitar de ningún marino que firme un convenio mediante el cual él/ella renuncie o asigne de otro modo, o acceda a variaciones de los términos del convenio negociados por el sindicato.

Cabotaje

65. Se deben cumplir las normas incluidas en la política de Atenas y otras políticas aplicables de la ITF y/o MOU cuando un buque crucero comercie en competencia directa con buques cubiertos por la política de Atenas y otras políticas aplicables de la ITF.

Acceso a los buques

66. Los convenios deben incluir una cláusula que permita a los Inspectores de la ITF y a los representantes de los sindicatos que forman parte de los convenios vigentes para el buque visitado el acceso al buque y a la gente de mar que trabaja a bordo. Este acceso podría ser regulado por un protocolo entre el propietario/operador y el/los sindicato(s) si dicho protocolo es aprobado previamente por el Secretario de la ITF y satisface las disposiciones de las políticas de la ITF.

Cubierta y máquinas

Salarios

67. Todos los oficiales y marineros de cubierta y de máquinas deben estar cubiertos por el acuerdo normalizado de la ITF o por acuerdos TCC aprobados por la ITF u otros acuerdos nacionales, o una combinación de los mismos conforme a una base no discriminatoria.

Permiso anual

68 Los permisos anuales deben ser al menos de 8,5 días por mes de servicio basado en la fórmula $1/30$ del salario básico diario.

Catering (servicios de comida, bebida y hotel)

Salarios

69. A efectos de un salario de referencia de la ITF, la tasa salarial básica para una posición de factor 1000 no debe estar por debajo de la recomendación mínima actual de la OIT para un marinero preferente (AB), mientras que el factor para la posición más baja, excluidos los aprendices, personal en prácticas y posiciones similares, no debe ser menos del 60% de dicha tasa.

Permiso anual

70. Debe ser al menos:

4,5 días por mes de servicio basado en la fórmula $1/30$ del salario básico diario;

Aumentando a 5 días basado en la fórmula $1/30$ para 2014;

6 días para 2018 basado en la fórmula $1/30$; y

8,5 días para 2022 basado en la fórmula $1/30$.

Concesionarios (entretenimiento, casino, tiendas y spa, etc.)

71. Los términos y condiciones para el personal concesionario no deben ser inferiores a los otorgados al personal de catering y los salarios básicos para una semana laboral de 40 horas no deben estar por debajo de la recomendación mínima de la OIT para un marinero preferente (AB). El propietario/operador debe ser responsable de aplicar estos términos mínimos a todo el personal concesionario contratado para prestar servicios a bordo de sus buques.

Acuerdo especial de la ITF

Cuestionario de 16 puntos para cruceros:

72. El cuestionario debe enviarse siempre al Secretariado de la ITF si el/los acuerdo(s) se ha(n) celebrado con el gestor del buque, la agencia de contratación o similares.

Protección y fondo de previsión para la gente de mar:

73. Un diez por ciento de las contribuciones normales hechas al fondo de bienestar de la ITF, sujeto a un mínimo anual de US \$6.000, aumentando al 12,5% de las contribuciones normales hechas al fondo de bienestar de la ITF, sujeto a un mínimo anual de US \$7.500 en 2014, hasta un 15% de las contribuciones normales hechas al fondo de bienestar de la ITF, sujeto a un mínimo anual de US \$9.000 en 2018 y hasta un 20% de las contribuciones normales hechas al fondo de bienestar de la ITF, sujeto a un mínimo de US \$12.000 en 2022. No se permiten descuentos adicionales, salvo si son aprobados por el Secretariado de la ITF y cuando la presidencia y vicepresidencia del grupo especial de buques cruceros hayan sido consultadas de antemano.

Acuerdo especial de la ITF:

74. Los periodos de dos años y las renovaciones anuales son aceptables.

Apéndice 1

MODELO DE FINIQUITO PARA LAS RECLAMACIONES CONTRACTUALES

Buque:

Suceso:

Marino/heredero legítimo/persona a cargo del marino:

Propietario del buque:

El abajo firmante, [marino] [heredero legítimo y/o persona a cargo del marino]*, reconoce por la presente haber recibido la suma de [moneda y cuantía] en concepto de satisfacción de la obligación del propietario del buque de pagar una indemnización contractual por lesión corporal y/o muerte en virtud de los términos y condiciones del contrato de trabajo del marino, y libera por la presente al propietario del buque de sus obligaciones en virtud de dichos términos y condiciones del contrato de trabajo.

El pago se efectúa sin admisión de responsabilidad ante cualquier reclamación y se acepta sin perjuicio del derecho del abajo firmante [marino/heredero legítimo y/o persona a cargo del marino] a presentar una reclamación ante los tribunales por negligencia o culpa o a pretender cualquier otra reparación legal disponible como resultado del suceso arriba mencionado.

Todo pago realizado en el presente se acreditará a cualquier cobro adicional.

Fecha: Lugar:

Marino/heredero legítimo/persona a cargo del marino:

Firmado:

Aceptación:

Propietario del buque/Representante del propietario: Firmado:

Asegurador/Representante del asegurador: Firmado:

* *Táchese según proceda*

Política sobre el Cabotaje Nacional

**Aprobada por el Comité de Prácticas
Aceptables de la ITF, Estocolmo,
19 de junio de 2008**



Aspectos principales

1. El cabotaje es el principio por el que se reserva el comercio marítimo de una nación para sus propios súbditos. Aunque el cabotaje se aplica, en particular, al transporte de carga y de pasajeros, también tiene frecuentemente aplicación a actividades industriales marinas, tales como la prospección offshore, la explotación de los recursos minerales del lecho del mar, operaciones de dragado, pesca y construcciones marítimas en las aguas territoriales de una nación. También abarca los servicios de enlace vinculados al comercio de los buques de línea regular.
2. En general, el cabotaje requiere que el buque enarbole el pabellón nacional, que la propiedad mayoritaria del buque se halle en manos de ciudadanos del país, que la dotación esté limitada a súbditos del país y, en lo posible, que el buque se haya construido en el país. Dichos elementos proporcionan una fuerte base no solamente para la economía, seguridad y política ambiental de la nación, sino que vienen a complementar también los esfuerzos de una nación por mantener su presencia en el comercio internacional.
3. El cabotaje no solamente es una política con una muy larga tradición, sino que se halla generalmente aceptada por la comunidad internacional. En una reciente encuesta realizada por un Gobierno, se estableció que 47 naciones limitan las actividades extranjeras en sus comercios nacionales respectivos. Aunque hay quien pudiera pensar que el cabotaje marítimo tiene únicamente aplicación a buques de altura y gran calado, también puede y debería tener aplicación a buques de poco calado que operan en las vías fluviales interiores de un país o que proporcionan servicios portuarios tales como los remolcadores, atraque de buques, toma de combustible y provisiones. Un beneficio adicional es el apoyo a las instalaciones públicas y privadas de formación técnica marítima, esencial para poder contar

con personal preparado para el comercio de cabotaje. La política sobre el cabotaje no solamente posee una importancia crucial para la retención de la base nacional de aptitudes marítimas, sino que representa una declaración política de intención sobre la importancia de retener dicha base.

4. La aplicación de estos principios proporciona oportunidades de empleo, la retención de los ingresos en la economía nacional, en vez de tener que importar servicios marítimos tan cruciales y un mejor equipamiento de una nación para proteger su seguridad y responder a desastres naturales o producidos por el hombre. En un mundo en el que una preocupación legítima sobre la seguridad exige que una nación pueda controlar quién entra y trabaja dentro de sus fronteras, el cabotaje contribuye a mejorar la seguridad nacional.
5. Un excelente ejemplo de los beneficios reportados por el cabotaje es Estados Unidos, en donde la aplicación del cabotaje al comercio nacional y a las actividades marítimas es casi tan antigua como el país mismo, ya que la primera legislación sobre cabotaje se retrotrae a 1789. A continuación, se aprobaron otras leyes sobre el cabotaje, hasta que, a comienzos del siglo XX, se introdujo legislación completa sobre esta materia (Jones Act), aplicable a las funciones marítimas nacionales.
6. A pesar de la oposición presentada contra ella por algunos simpatizantes del sistema de banderas de conveniencia y de intereses navales corporativos, esta legislación ha proporcionado numerosos y bien documentados beneficios para Estados Unidos. Desde su entrada en vigor, cada Presidente de Estados Unidos ha expresado su apoyo a la marina mercante del país, con un énfasis especial sobre la 'Jones Act', que ha recibido también el apoyo de los líderes militares del país.
7. En resumen, el cabotaje es una extensión lógica de las prácticas de transporte, medio ambiente, económicas, de seguridad nacional y de empleo de un país. El potencial para que naciones sin una política de cabotaje o con una política de cabotaje limitada puedan conseguir los mismos beneficios es enorme y debería perseguirse con vigor. Dicha política es un prerrequisito para toda política integrada de transportes y para la inclusión del elemento marítimo que proporciona sostenibilidad.

Dispensas

8. El empleo de dispensas o derogaciones debería quedar limitado a excepciones genuinas que puedan ser objetivamente justificadas, que sean de una naturaleza excepcional y que solamente se requieran por un muy corto período de tiempo. El uso de planes tales como los permisos para un solo viaje debería satisfacer dichos criterios y solamente deberían extenderse tras un diálogo social tripartito. Además, cuando surjan situaciones similares de una naturaleza excepcional, deberían utilizarse opciones tales como el flete a casco desnudo o la compra a plazos de un buque apropiado, que permita la aplicación de los elementos clave de la política de cabotaje.

Política relativa a las Banderas Nacionales

Aprobada por el 42º Congreso de la ITF, Ciudad de México, 5-12 de agosto de 2010



1. Es la política de la ITF que los buques de bandera nacional (es decir, aquellos que no están declarados buques BDC por la ITF) deben estar tripulados por marinos cubiertos por convenios colectivos negociados por el/los sindicato(s) afiliado(s) a la ITF en el Estado de abanderamiento.

Marinos domiciliados

2. Los salarios y condiciones de los marinos domiciliados que trabajan en buques de pabellón nacional son negociados por el/los sindicato(s) afiliado(s) a la ITF en el Estado de abanderamiento, sujeto a las normas internacionales mínimas establecidas por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) según han sido interpretadas por la ITF.

Marinos no domiciliados

3. Cuando se contrata a marinos no domiciliados para trabajar en buques de pabellón nacional, el coste total de la tripulación (TCC) debería –por lo menos– cumplir el mínimo acordado por la Sección de Gente de Mar, según sea enmendado periódicamente.
4. Los salarios para los marinos no domiciliados deben calcularse según los criterios establecidos por la Sección de Gente de Mar.

Cláusula relativa al manejo de carga

5. En conformidad con los principios de solidaridad mutua entre marinos y portuarios, expresados en la política de la ITF, debería incorporarse una cláusula sobre el manejo de carga en todos los convenios nacionales.

Exclusiones

6. Cuando se aplican otras políticas de la ITF o cuando existen normas más altas, el cabotaje nacional, las normas regionales, el sector offshore, la plataforma continental, los servicios de transbordadores, el comercio intracomunitario y los buques de crucero están excluidos de esta política.

Relaciones bilaterales

7. Los sindicatos que suministran la mano de obra juegan un papel importante en apoyo de una industria naviera nacional de calidad, en particular, a través del servicio que prestan a sus nacionales que trabajan a bordo de buques de bandera nacional.
8. Cuando sea posible, se aconseja cultivar las relaciones bilaterales entre los sindicatos en el Estado de abanderamiento y los sindicatos que suministran la mano de obra.

Política Offshore

Política de la ITF relativa a la Jurisdicción del Estado de Abanderamiento/Plataforma Continental Offshore



1. Cuando las “unidades offshore móviles marítimas” operan dentro de un Estado de la Plataforma Continental extranjero estarán amparadas por la legislación, reglamentos y convenios colectivos del Estado de Abanderamiento.
2. Las condiciones de negociación colectiva del Estado de Abanderamiento deberán ser al menos esencialmente equivalentes a las existentes en el Estado de la Plataforma Continental y en el caso de unidades bajo Bandera de Conveniencia, se aplica la política de la ITF. Asimismo, todas las “unidades” deberán cumplir los Convenios y Recomendaciones de la OIT aplicables a la gente de mar y buques, así como todos los Convenios, Códigos y Resoluciones aplicables de la OMI.
3. En el caso de que el Estado de la Plataforma Continental hubiese emitido normas y reglamentos con relación a las condiciones de empleo y socioeconómicas o si hubiese una política sindical que exigiese el uso de mano de obra local, ninguna organización afiliada a la ITF deberá tripular la “unidad” hasta que no se celebren negociaciones entre las afiliadas a la ITF en el Estado de Abanderamiento y el Estado de la Plataforma Continental.
4. Durante las negociaciones antes mencionadas la regla general a observar debería exigir que la “tripulación marítima” esté compuesta por ciudadano/as o residentes del Estado de Abanderamiento o del Estado de la Plataforma Continental y que sean miembros de una organización de gente de mar afiliada a la ITF. En aquellos casos en que la “unidad” opere bajo una Bandera de Conveniencia, los derechos de negociación corresponden a los sindicatos en el país de propiedad beneficiaria.

5. Las organizaciones afiliadas del Estado de Abanderamiento y del Estado de Propiedad Beneficiaria respectivamente tendrán derecho a estar presentes durante todas las negociaciones entre las organizaciones afiliadas del Estado de la Plataforma Continental y el propietario/operador/fletador de una “unidad” con respecto al tema de la dotación de la “unidad”.
6. En este contexto, es importante que las organizaciones afiliadas interesadas se mantengan informadas entre sí e informen a la ITF de todos los aspectos y etapas de las negociaciones. Las organizaciones afiliadas del Estado de Abanderamiento / Estado de la Plataforma Continental deberán suministrar a la ITF copias de toda la legislación, reglamentos y documentos de política pertinentes.
7. En cualquier etapa de las negociaciones intersindicales, las afiliadas a la ITF podrán hacer un llamamiento a la ITF para que actúe inicialmente de conciliador y en última instancia, según lo previsto en los estatutos de la ITF, de árbitro.
8. El Estado de Abanderamiento / Estado de la Plataforma Continental deberá hacer todo lo posible para llegar a un acuerdo con los propietarios, operador y fletador para devolver la unidad a las organizaciones afiliadas del Estado de Abanderamiento bajo un convenio aceptable por la ITF.

Reparación a Bordo de Buques Internacionales

Política de la ITF sobre Equipos de Reparación a bordo de Buques Internacionales

Aprobada por la Conferencia de la Sección de Gente de Mar, Rio de Janeiro, abril de 2005



Introducción

1. Desde hace más de cincuenta años, los 'equipos de reparaciones' han sido parte legítima de la industria del transporte marítimo. En un principio, su labor consistía en la provisión de conocimientos técnicos especializados no disponibles a bordo, que se encontraban al margen de los requisitos operacionales normales. Con la reducción en el número de miembros de las tripulaciones, el aumento del tonelaje de los buques y la reducción al mínimo del tiempo empleado por los buques en los puertos, los equipos de reparación proporcionan mano de obra adicional para realizar reparaciones y aligerar la carga de trabajo. Cuando el tiempo lo permite, las reparaciones se realizan cada vez más en el puerto, en vez de en los astilleros. La distinción entre el papel del 'equipo de reparaciones y las obligaciones tradicionales de la gente de mar se ha desdibujado y el uso de estos equipos es una importante consideración para los Estados de abanderamiento, a la hora de establecer los niveles mínimos de la tripulación. Dado que los salarios de estos equipos no han estado tradicionalmente cubiertos por los convenios colectivos de la gente de mar y aun es posible que no estén cubiertos por los convenios de la OIT para la gente de mar, pueden ser utilizados para socavar las condiciones de empleo de los marinos.
2. Si bien se reconoce la necesidad de contar con conocimientos especializados a bordo de los buques por períodos limitados y teniendo en cuenta el escaso tiempo empleado por los buques modernos en los puertos para realizar actividades de mantenimiento, ITF sabe que, con demasiada frecuencia, estos equipos de reparación se hallan permanentemente incorporados a los buques, operan con documentos de identidad de gente de mar y realizan trabajos básicos de los marinos.

Actividades desempeñadas por equipos de reparaciones

3. Entre el tipo de trabajo, legítimo y no legítimo, desarrollado por los equipos de reparaciones se cuenta:
 - a. el mantenimiento y reparación de equipo mecánico y eléctrico por representantes de los fabricantes;
 - b. la reparación y montaje de equipo náutico y radioeléctrico;
 - c. limpieza y mantenimiento de las bodegas;
 - d. la pintura y mantenimiento general de las cubiertas;
 - e. reparación y mantenimiento normal de máquinas y equipo eléctrico;
 - f. actividades continuadas de reconocimiento, tanto importante como de escasa importancia;
 - g. manipulación y trinca de la carga;
 - h. actividades de seguridad en los puertos y en zonas peligrosas;
 - i. reparación mediante soldeo de la obra metálica de los buques; y
 - j. amarre del buque.

Importancia del problema de los equipos de reparaciones

4. Todos los marinos deben someterse a una revisión médica estricta y contar con formación básica que les permita formar parte de un equipo capaz de luchar contra incendios y llevar a cabo la evacuación segura del buque en caso de emergencia y de supervivencia en el mar. Los equipos de reparaciones no están sujetos a estos requisitos legales y están clasificados como supernumerarios, al margen de los requisitos mínimos de tripulación y, como tal, representan un estorbo para la tripulación en caso de emergencia. Al mismo tiempo, los Estados de abanderamiento tienen en cuenta el uso de equipos de reparaciones al determinar el nivel mínimo seguro de las tripulaciones de conformidad con la Resolución 955.(23) de la Asamblea de la OMI, permitiendo que el número de marinos sea sustancialmente inferior, cuando se utilizan regularmente equipos de reparaciones.

5. De conformidad con las medidas de seguridad marítima introducidas por el Código Internacional de la OMI para la seguridad de los buques y de las instalaciones portuarias (PBIP), el buque debe contar con un plan de seguridad y el oficial de seguridad deberá asegurarse de que cualquier persona que trabaje a bordo no representa riesgo alguno para el buque o para los puertos en los que haga escala y de que los visitantes están sujetos a supervisión en todo momento. El empleo de mano de obra eventual no directamente proporcionada por/vinculada al gestor naval puede representar un serio riesgo para la seguridad del buque, afectar la evaluación de seguridad en cada puerto e impedir que la tripulación disfrute de su permiso de tierra.
6. Las sociedades de clasificación han expresado su preocupación de que, con demasiada frecuencia, estos equipos realizan importantes reparaciones del casco mientras el buque navega, particularmente, teniendo en cuenta que, a menudo, estos equipos no están suficientemente preparados, carecen de una supervisión adecuada y no se informa de ello a la sociedad de clasificación. Es posible que estas reparaciones ilegales hayan contribuido a varias pérdidas recientes de buques y la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS) se ha mostrado preocupada por esta práctica y ha aconsejado a todas las navieras y capitanes que cumplan con su requisito sobre 'Reparaciones y mantenimiento durante el viaje', IACS UR Z13.
7. Si bien la definición actual de gente de mar de la OIT incluye a todos aquellos que trabajan a bordo de un buque, la definición de la OMI/SOLAS no los incluye. Existe, pues, una anomalía, en tanto en cuanto la formación, responsabilidades y requisitos mínimos de conformidad con la OMI no tienen aplicación (revisiones médicas, formación en seguridad, etc.), pero sí que deberían tener aplicación los derechos, protecciones y normas mínimas de los convenios de la OIT (salarios mínimos, repatriación, etc.). Este vacío legal ha hecho posible la proliferación de los equipos de reparaciones, que carecen de la protección disfrutada por la gente de mar o por quienes trabajan en la industria naval en tierra firme.

8. A pesar de que la OMI no reconoce a estos trabajadores como gente de mar, el uso regular de estos equipos se considera como razón válida para reducir el número mínimo seguro de miembros de las tripulaciones, negándose con ello a la industria naval puestos a bordo de los buques para aprendices y carreras en el mar para personal especializado.
9. Es cada vez mayor el uso de equipos de reparaciones para obviar convenios negociados por la ITF o por sus afiliados. En algunos casos, se lleva a cabo la transferencia directa de miembros de la tripulación a un 'equipo de reparaciones' en el mismo buque, permaneciendo a bordo durante todo el período del convenio de la tripulación. Esta práctica eventualiza, en la práctica, a todos los miembros de la tripulación del buque que no realizan servicio de guardia.
10. Desde hace algún tiempo, ha sido práctica normal en buques con escaso número de miembros de la tripulación el suministro de equipos costeros de amarre. La desreglamentación de las zonas portuarias ha incrementado el peligro de que se utilicen estos equipos para el desempeño de actividades tales como la sujeción de la carga y actividades de carga y descarga. La ITF ha mantenido una campaña constante contra la práctica de que miembros de la tripulación de los buques desempeñen esta labor, campaña que cuenta con el pleno apoyo de los afiliados de gente de mar y portuarios.
11. La ITF ha mantenido que la gente de mar son personas civiles con derecho a un entorno laboral seguro y decente y a protección por parte de las navieras y gobiernos contra actos de piratería y terrorismo. El uso de equipos de seguridad mientras el buque navega ha recibido el apoyo de los afiliados de la ITF, en aquellos casos en que la seguridad de los marinos se ve en peligro. Valga señalar, sin embargo, que debería haber permanentemente a bordo un número suficiente de miembros de la tripulación para cubrir los requisitos normales de seguridad, de conformidad con el Código PBIP.

Definiciones y requisitos

12. Si bien la definición de gente de mar varía ligeramente entre los distintos convenios y recomendaciones de la OIT, en general, se acepta la definición del Convenio 185 de la OIT sobre los documentos de identidad de la gente de mar, en el que se afirma que “el término ‘gente de mar’ significa cualquier persona contratada o que trabaja en cualquier capacidad a bordo de un buque que no sea un buque de guerra, dedicado normalmente a la navegación marítima”.
13. En su Convenio SOLAS, la OMI presenta, indirectamente, una definición, al declarar que un pasajero es toda persona que no sea: ‘el capitán y miembros de la tripulación u otras personas empleadas o contratadas en cualquier capacidad a bordo de un buque para el desempeño de las actividades de dicho buque.’
14. Está claro que la definición del SOLAS ofrece mayor oportunidad para el reconocimiento de trabajadores eventuales o a contrata y el uso de equipos de reparaciones, que no son ni pasajeros ni miembros de la tripulación.
15. En el requisito de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación ‘Reparaciones y mantenimiento durante los viajes’ IACS UR Z13, se afirma: “No se aceptará ninguna reparación del casco realizada por equipos de reparaciones, a no ser que:
 - a. Se haya llevado a cabo la reunión inicial (con el inspector) y se haya establecido que las condiciones son satisfactorias.
 - b. Haya tenido lugar un examen final satisfactorio después de la terminación del trabajo.
16. En la Resolución de la Asamblea sobre los principios de una dotación de seguridad (Resolución A 955.(23), en su forma enmendada), se afirma que, al determinar la tripulación mínima de seguridad, deberán tenerse en cuenta los requisitos de la tripulación y la carga de trabajo de las medidas de seguridad.

Posición de la ITF con respecto a los equipos de reparaciones

17. La ITF reconoce la amenaza que los equipos de reparaciones constituyen para el empleo de la gente de mar y:
- a. condena la práctica de reducir la tripulación permanente en los buques mediante el uso generalizado de equipos de reparaciones;
 - b. presta su apoyo a cualquier enmienda de los convenios de la OIT y de la OMI en los que se define claramente como gente de mar a cualquier persona empleada o contratada en cualquier capacidad a bordo de un buque;
 - c. se opone activamente al uso de la gente de mar para el desempeño de actividades de carga tradicional e históricamente realizadas por los portuarios;
 - d. colaborará con las sociedades de clasificación y con otras partes interesadas para erradicar la práctica de realizar reparaciones ilegales, particularmente cuando puedan poner en peligro el medio ambiente y las vidas de los miembros de la tripulación;
 - e. reconoce la necesidad de generar mayores oportunidades de formación en el mar y se esforzará por conseguir que se establezcan camarotes de formación para miembros permanentes de la tripulación, cuando se requieran trabajadores adicionales para hacer frente a cargas punta de trabajo;
 - f. ejercerá intensa presión en la Organización Marítima Internacional para que se lleve a cabo una revisión a fondo del certificado de dotación de seguridad y dará a conocer aquellos Estados de abanderamiento que otorguen certificados con dotaciones no seguras;
 - g. se esforzará por conseguir que todos los trabajadores a bordo de los buques cuenten con un convenio que cumpla con los salarios mínimos de la OIT y que no socaven el convenio de la tripulación de los buques;

- h. supervisará la carga de trabajo de seguridad de los equipos para determinar la manera como afectan la carga de trabajo y los derechos de la gente de mar en el puerto y la seguridad de los buques en el mar; y
- i. las condiciones de los equipos no deberían ir en contra de la política de la OIT sobre un entorno laboral aceptable y condiciones de trabajo decentes y seguras.

Directrices de la ITF sobre los equipos de reparaciones mientras el buque navega

18. En aquellos casos en que se utilicen los equipos de reparaciones de manera legítima en la operación de un buque, tendrá aplicación cuanto sigue:
- a. el período máximo durante el que un equipo de reparaciones debería operar a bordo de un buque deberá ser de un mes en cualquier período de doce meses;
 - b. las personas contratadas para fines de seguridad no deberían realizar otras actividades de la gente de mar;
 - c. deberá informarse a las sociedades de clasificación de cualquier reconocimiento o trabajo estructural que se realice, de conformidad con IACS UR Z13;
 - d. todo equipo de reparaciones deberá estar cubierto por convenios que les proporcionen, al menos, tarifas salariales comparables a las de la tripulación y condiciones mínimas y protección de conformidad con los convenios y recomendaciones apropiados de la OIT; y
 - e. la introducción de equipos de reparaciones no debería utilizarse para sustituir a la tripulación del buque o para socavar permanentemente los convenios de la ITF.

Política relativa a la Carta de los Marineros



Política sobre afiliación sindical y obligaciones para con los marinos contratados en buques BDC

Aprobada por el 42º Congreso de la ITF, Ciudad de México, 5-12 de agosto de 2010

Introducción

1. Los sindicatos afiliados a la ITF son organizaciones autónomas, de acuerdo con los Estatutos de la ITF, que han aprobado la política de la ITF, incluidas las que se refieren a la Campaña relativa a las banderas de conveniencia (BDC) de la ITF.
2. La ITF aprueba los convenios colectivos de conformidad con los criterios y procedimientos aprobados por el Comité de Prácticas Aceptables (FPC), tal y como está establecido en la Política de México.
3. Esta Política relativa a la “Carta de los Marineros” establece las prácticas acordadas para los sindicatos afiliados a la ITF por cuanto respecta a las obligaciones y derechos de afiliación para marinos contratados según los términos de convenios aprobados por la ITF para buques de bandera de conveniencia (BDC), firmados por sindicatos afiliados a la ITF.

Cuotas de afiliación y obligaciones del sindicato

4. El grado y tipo de cualquier cuota de afiliación recaudada por afiliados a la ITF para o con respecto a marinos empleados de conformidad con los términos de los convenios aprobados por la ITF deben ser equitativos y en línea con lo que el afiliado proporciona a dichos marinos.
5. Según lo establecido por el Comité de Prácticas Aceptables (FPC), las obligaciones básicas mínimas que los afiliados deben satisfacer en relación con los marinos cubiertos por convenios aprobados por la ITF para buques BDC son las siguientes:

- a. una forma apropiada de carnet de afiliación;
- b. un boletín, periódico o revista del sindicato;
- c. un directorio de personas de contacto con sus números de teléfono y nombres de los representantes sindicales;
- d. asistencia en cualquier reclamación válida que pueda surgir de conformidad con el convenio colectivo;
- e. derechos de participación en los asuntos de la organización (de manera que se refleje la naturaleza especial de cualquier membresía);
- f. cuando sea posible, visitas de un representante sindical al buque; e
- g. identificación de las responsabilidades clave de cada afiliado, cuando existan acuerdos bilaterales.

Responsabilidades

- 6. En caso de cualquier reclamación (ya fuese salarios atrasados, lesiones o fallecimiento), por o en nombre de un marino en virtud de un convenio ITF, en primer lugar, el afiliado firmante será responsable de atender la reclamación. El afiliado identificará a los oficiales sindicales que serán responsables de ayudar a los miembros en sus reclamaciones de conformidad con su(s) convenio(s) colectivo(s) aceptable(s) o aprobado(s), debiendo notificar al Secretariado de la ITF quiénes son dichas personas.
- 7. Cuando las cuotas de sus miembros sean compartidas por más de un afiliado, los afiliados acordarán entre ellos cuál de ellos es el responsable de ayudar a los marinos cubiertos por el convenio, teniendo en cuenta que todas las obligaciones del sindicato deben cumplirse plenamente en todos los casos y para todos los marinos, independientemente de su nacionalidad o domicilio. Una vez que se haya acordado la división de responsabilidades, los afiliados notificarán al Secretariado de la ITF de la debida forma.

8. El afiliado mantendrá al Secretario de la ITF informado sobre el número de reclamaciones (ya sean reclamaciones por salarios atrasados, por lesiones o fallecimiento) presentadas de conformidad con sus convenios aprobados por la ITF, los detalles de dichas reclamaciones y las condiciones de su resolución.

Conceptos sociales de los TCC y/o IBF

9. Todo concepto social incorporado en un convenio aprobado por la ITF debe cumplir con los requisitos de la ITF, según están establecidos en la Política sobre conceptos sociales y revisión de la ITF.

El Secretariado de la ITF y el/los sindicato(s)

10. Cuando las reclamaciones de la gente de mar son gestionadas en el puerto de escala, tal vez es posible que el afiliado firmante solamente pueda ofrecer una ayuda limitada a sus miembros en el extranjero. En dichos casos, el Secretariado de la ITF continuará ayudando a los marinos a bordo de los buques. Cuando se trate de miembros del afiliado, la ITF y el afiliado cooperarán para ofrecerles toda la ayuda posible.



Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte

49-60 Borough Road, Londres SE1 1DR, Reino Unido

Tel: +44 (0)20 7403 2733

Fax: +44 (0)20 7357 7871

www.itfglobal.org

ISBN: 1-904676-40-5