Boletín de los Marinos

Español | Nº 33/2019

Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte

La unión hace la fuerza

En este número:

Los sindicatos son buenos para usted

No deje de hacer valer sus derechos en materia de abandono

Su guía separable para obtener ayuda

Índice

4 La campaña BDC

5-9 La vida en el mar

10-13 Los sindicatos

14-15 La cooperación en los puertos

16-18 Perfil: Los inspectores de la ITF

Guía separable

Ocho páginas con datos de contacto y asesoramiento

19-21 El MLC y el abandono

22-23 Los cruceros

24-25 La salud y el bienestar

26 ITF Mundo Árabe e Irán

27 Novedades de la industria

28-30 El cabotaje

31 Portuarios

32-33 Pescadores

34-35 Fondo para los Marinos de la ITF

La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) es una federación sindical internacional de sindicatos del transporte, que representa a alrededor de 20,2 millones de trabajadores del transporte de 658 sindicatos de unos 146 países, incluidos más de 850.000 marinos. Está organizada en ocho secciones industriales: gente de mar, pesca, navegación interior, portuarios, ferroviarios, transporte por carretera, aviación civil y servicios turísticos. La ITF representa a los trabajadores del transporte a escala mundial y promueve sus intereses mediante solidaridad y campañas mundiales. La ITF cuenta con 140 inspectores y contactos que trabajan en los puertos de distintas partes del mundo.

BOLETÍN DE LOS MARINOS DE LA ITF Nº33/2019

Publicado en 2019 por la **Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte** (ITF), 49/60 Borough Road, Londres SE1 1DR, Reino Unido. Podrán obtenerse ejemplares adicionales del Boletín de los Marinos (publicado en inglés, alemán, árabe, birmano, chino, español, indonesio, japonés, ruso y turco) dirigiéndose a la ITF, en la dirección arriba indicada. Asimismo, usted puede descargar los PDF de www.itfglobal.org/en/resources/reports-publications/seafarers-bulletin

Sitio web: www.itfseafarers.org | **Email:** mail@itf.org.uk | **Tel:** +44 (20) 7403 2733 | **Fax:** +44 (20) 7357 7871

Foto de portada: Danny Cornelissen, Portpictures

Bienvenidos

El abandono es un flagelo para nuestra industria y afecta cada año a un sinnúmero de marinos. La buena noticia es que ahora los marinos cuentan con nuevos derechos de protección financiera en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo – pero deben actuar en un lapso breve para asegurarse de no salir perdiendo. Los animo a que lean nuestros consejos en la página 21.

En esta edición se pone de relieve la criminalización de marinos croatas y ucranianos, y las medidas adoptadas por los sindicatos afiliados a la ITF para ayudarlos. Acojo positivamente el compromiso histórico asumido por las naciones asiáticas en noviembre de 2018 de encabezar la lucha por el trato justo a los marinos, y espero que otras regiones sigan su ejemplo.

“La vida en el mar” y “Los sindicatos” muestran, como de costumbre, la forma en que los inspectores de la ITF y los sindicatos locales están presentes sobre el terreno para ayudarlos a ustedes siempre que se encuentren en problemas – ya sea que se les deban salarios, que sean arrestados bajos acusaciones falsas, o que sean objeto de intimidación a bordo.

Nuestro apoyo es también de largo alcance y no tiene por qué terminar una vez que lo hayamos ayudado a usted a obtener su indemnización, sino que continuará hasta que su caso esté resuelto, de ser posible. O como en el caso de la trágica muerte del Cadete Kshitij (página 7), trabajaremos para obtener cambios que afecten a todo el sector a fin de que los cadetes no sean objeto de explotación, sino que sean reconocidos como el futuro del sector marítimo.

Y a veces estamos presentes en inspecciones rutinarias, para tender la mano de la amistad y asegurarles a ustedes que todo está como tiene que estar en su buque.

Los inspectores y los sindicatos a menudo tienen que trabajar en los puertos en colaboración con la supervisión por el Estado rector del puerto, las administraciones nacionales y las organizaciones de bienestar en beneficio de ustedes, y nosotros destacamos ejemplos de eso en acción.

Me complace presentarles a nuestros más nuevos inspectores y a algunos de nuestros más antiguos inspectores, y a Steve Trowsdale, que coordina el equipo. Son una fuerza formidable pero amistosa.

Damos una mirada entre bastidores a un buque crucero para ver cómo es la experiencia de dedicar una vida laboral a hacer que las vacaciones de ensueño de otras personas se vuelvan realidad. La guía separable de ocho páginas – que proporciona información de contacto sobre los inspectores de la ITF – brinda asesoramiento sobre cómo evitar ser víctima de contratadores fraudulentos, que se centran particularmente en los marinos que buscan empleo en buques crucero.

Me complace presentar a Katie Higginbottom, nueva directora del Fondo para los Marinos de la ITF (nuestra sección de beneficencia). Nos cuenta sobre su aspiración de alinear la labor del Fondo más estrechamente con los sindicatos de la ITF y otros a fin de prestar unos mejores servicios de bienestar a los marinos.

Espero convencerlos de que formar parte de un sindicato de la ITF es bueno para ustedes. Únanse a nuestra poderosa familia mundial.

Stephen Cotton
Secretario general de la ITF

La campaña BDC de la ITF en números (2018)

Inspecciones de la ITF

(al cierre de la edición)

Número total de buques inspeccionados desglosado por número de buques sin problemas y número de buques con problemas.

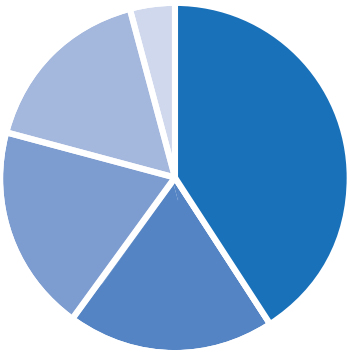
- Número total de inspecciones **9.739**
- CON problemas **7.346**
- SIN problemas **2.393**

Total de salarios atrasados recuperados

(al cierre de la edición)

Los cinco principales problemas detectados en las inspecciones de la ITF, clasificados por tipo

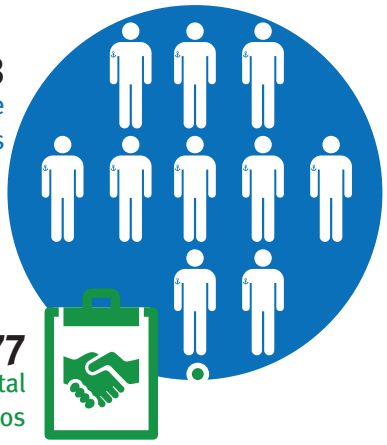
(al cierre de la edición)



- Acuerdos **3.049**
- Salarios pendientes **1.433**
- Incumplimiento del contrato **1.417**
- Incumplimiento de las normas internacionales **1.243**
- Cuestiones médicas **307**

Buques y marinos cubiertos por acuerdos de la ITF

(al cierre de la edición)



300.063
Número total de marinos cubiertos

12.577
Número total de acuerdos

Historias de primera línea

Ayuda para abandonar el Ali B

El inspector de la ITF en Italia Paolo Siligato celebra el resultado exitoso para dos marinos tras la cooperación entre sindicatos de la ITF en cuatro países

A comienzos de septiembre recibimos un mensaje por WhatsApp de un maquinista egipcio que decía estar a bordo de un buque de cabotaje herrumbrado, con bandera de Belice, denominado Ali B, en el puerto de Trieste (Italia).

El buque no estaba cubierto por un acuerdo de la ITF y los salarios eran equivalentes a los niveles mínimos establecidos por la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Él estaba obligado a trabajar 14 horas al día como engrasador, a pesar de contar con su título de oficial previsto en el Convenio de Formación. La fecha de terminación del contrato cambiaba semanalmente, los alimentos escaseaban, la condición del buque era deficiente y las normas de seguridad eran laxas.

El buque había sido detenido por el control del Estado rector del puerto (PSC, por su sigla en inglés) debido a numerosas deficiencias relacionadas con el Convenio sobre el trabajo marítimo y de otra índole. No pudimos lograr que el marino fuera repatriado desde Trieste porque el agente local del buque no había iniciado los trámites necesarios. Obtuve del capitán del buque una declaración por escrito de que el marino sería dado de baja en el siguiente puerto – Zarzis en Túnez – pero no recibí respuesta alguna del gestor. A esa altura, el tercer maquinista también quería abandonar el buque.

Cuando el buque zarpó, nos pusimos en contacto con el coordinador de la red de la ITF Mundo Árabe. Este envió un correo electrónico al gestor del buque y pidió a los contactos tunecinos de la ITF que apoyaran a los marinos y se pusieran en contacto con el PSC. Pero en lugar de hacer escala en Túnez, el buque desapareció durante unos pocos días antes de dirigirse a Libia, donde es peligroso ser dado de baja. Estábamos muy preocupados por el silencio de los marinos y el gestor.

Días más tarde localizamos el buque a través de su sistema de identificación automática cuando se aproximaba a un astillero en Constanta (Rumania). Alertamos al inspector local de la ITF allí y advertimos a los gestores que informaríamos a la policía sobre los marinos retenidos a bordo contra su voluntad. De pronto recibimos copias de pasajes aéreos y declaraciones firmadas por los dos marinos de que se les había pagado la totalidad de sus salarios.

Al cabo de unas horas recibimos una foto de los hombres sonrientes en el aeropuerto de Bucarest, esperando para volar a casa. Escribieron “Dios los bendiga, ITF”.

La ITF tiene la esperanza de que se produzca un cambio en Blumenthal

Desde 2013, el inspector de la ITF Ulf Christiansen se ha ocupado de varios casos judiciales en los que la compañía alemana Blumenthal fue acusada de engañar a los tripulantes quitándoles su salario. En este artículo describe cómo la cobertura de la prensa sobre los primeros casos ayudó a que un capitán evitara correr la misma suerte

Había un patrón común. Los marinos empleados en los buques de Blumenthal cuyos contratos estaban por terminar firmaban para obtener su salario final antes de desembarcar y descubrían posteriormente, una vez que estaban de vuelta en casa, que solo se les había pagado una parte de lo que se les debía.

La ITF había apoyado a tres marinos – el capitán y el primer oficial de puente del Martha y el jefe de máquinas del Carola – en sus reclamos, pero estos se vieron derrotados en el tribunal laboral en Hamburgo, en 2015 y 2016, cuando Blumenthal negó ser el empleador de estos hombres.

Los hombres estaban nuevamente en el mar en distintos buques, pero los alentamos a que enviaran una queja al Estado de abanderamiento, Liberia, en virtud de lo estipulado en el Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC, por su sigla en inglés).

Finalmente lo hicieron y enviaron la documentación a la oficina central del registro de Liberia (LICSR), en los Estados Unidos.

En agosto de 2017, el LISCR falló a favor del primer oficial de puente del Martha, que recibió casi USD2.000 de la compañía, dos tercios de su reclamo original. Lamentablemente, en febrero de 2018, el LISCR señaló que no podía hacer nada para ayudar a los otros dos tripulantes, y su caso se cerró.

En todos estos casos mantuvimos las historias en los medios de comunicación para ejercer presión sobre Blumenthal. Esto ayudó directamente a otro marino a evitar correr la misma suerte de perder parte de su salario pendiente.

Tras leer una historia en el periódico semanal alemán Die Zeit, el hijo del capitán ucraniano que presta servicio en el Anna-Meta, de Blumenthal, se puso en contacto conmigo en febrero de 2018. Señaló que el buque se estaba aproximando al puerto de Singapur cuando se informó al capitán de la rescisión repentina de su contrato. El hijo nos pidió asesoramiento sobre cómo debía proceder su padre.

Hicimos hincapié en que el capitán no debía abandonar el buque sin haber recibido la totalidad de los salarios pendientes. Afortunadamente, este siguió nuestro consejo y recibió la suma total (casi USD13.200) antes de dejar el buque.

Desde entonces, no hemos sido contactados por casos nuevos, así que quizás Blumenthal se ha visto avergonzada por la cobertura de la prensa y la preocupación suscitada en la industria, y eso la ha llevado a cambiar su manera de proceder. Esperamos que así sea. ■

Justicia para un marino incluido en una lista negra

El inspector de la ITF Vadim Mamontov, del puerto de Kaliningrado (Rusia), descubrió para su asombro que un marino había sido incluido en una lista negra

En abril de 2018 un marino recurrió a nosotros para ayudarlo a resolver un problema increíble.

Ocho años antes había sido despedido de un buque por contravenir la política de alcohol del buque. El buque enarbolaba el pabellón de las Islas Marshall, y el marino afirmaba que la administración del registro de abanderamiento había incluido los datos de él en su lista de delincuentes, negándole de esa forma el derecho a ser contratado en buques de las Islas Marshall.

Este era un caso sin precedentes y nos resultó difícil de creer. Pero escribimos al registro y recibimos con asombro la confirmación de que el relato del marino era verdadero.

Un vicepresidente de la sección de documentación de los marinos en International Registries Inc respondió: “La documentación del Sr. xxx en el Registro de las Islas Marshall (RMI, por su sigla en inglés) fue revocada y él quedó suspendido en forma permanente de volver a recibir cualquier documentación del RMI. Ningún gestor de buques del RMI puede contratarlo para prestar servicio en un buque registrado en el RMI.”

De esa manera descubrimos indicios claros de la inclusión de marinos en listas negras, lo cual está prohibido según las reglas de la Norma A1.4 del Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC), entre las agencias de contratación de tripulantes.

Preguntamos cuáles eran los motivos legales para la sanción y se nos remitió al Reglamento Marítimo MI-108 de la República de las Islas Marshall y a la Ley Marítima de 1990 (MA1990), MI-107, de la República de las Islas Marshall. Examinamos esos documentos y determinamos que la respuesta a dicha contravención de la política en virtud de la sección 847 de la Ley MA1990 no prohíbe que un marino sea contratado en el futuro por un buque que enarbole el pabellón. Dicha ley establece, en cambio, que el marino estará sujeto a encarcelamiento y a una multa no superior a USD2.500.

La cárcel es un castigo claramente demasiado severo en este caso, y me complace señalar que el análisis investigativo ha determinado que hay pruebas suficientes para reincorporar al marino al servicio activo. Esto supone que ha recuperado su derecho a ser contratado en buques de las Islas Marshall y que el registro está implementando la norma estipulada en el MLC. ■

Una muerte trágica genera un impulso para concertar un acuerdo para los cadetes

Christian Roos, inspector de la ITF en Bélgica describe cómo la muerte accidental de un joven cadete debido a que no se observaron las prescripciones de seguridad ha ayudado a generar un nuevo ímpetu para introducir un cambio a fin de poner fin a la explotación de los aprendices como mano de obra barata

El cadete Kshitij Singh Bisht tenía 19 años y era hijo de padres orgullosos y uno de una pareja de mellizos. Era jugador nacional de tenis de mesa y había sido aceptado como estudiante en la Armada, la Fuerza Aérea y la marina mercante. Eligió la marina mercante, se destacó en sus estudios y parecía seguro que haría realidad su sueño de obtener el certificado de competencia de capitán.

En marzo de 2017, el cadete Kshitij subió a bordo de un buque portacontenedores por primera vez como cadete de cubierta. En el segundo día de la travesía, se sumó a la guardia con el oficial de puente de servicio. La alarma de sentina sonó y ambos hombres se dirigieron a la bodega de carga para verificar si había problemas.

Cuando la intensa lluvia activó la alarma, justo antes de la medianoche, se asignó al cadete Kshitij la tarea de revisar la misma bodega. Esta vez fue solo. Al cabo de tan solo 10 minutos, su cuerpo sin vida fue encontrado al pie de la escala en la bodega.

Los accidentes a bordo ocurren, incluso a marinos con experiencia. Pero el cadete Kshitij no debería haber estado solo: según lo estipulado en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, el cadete debería haber sido supervisado por un oficial debidamente cualificado.

Los cadetes están a bordo a efectos de capacitación y para obtener el servicio de navegación necesario, no para trabajar y ser explotados como mano de obra barata para reducir los costos. Deberían pasar la mayoría de sus horas de capacitación familiarizándose con el trabajo y la vida a bordo como oficial o marinero. Reciben un estipendio mensual, no un sueldo.

La presión ejercida por la ITF ayudó a la familia del cadete Kshitij a recibir una indemnización en consonancia con el acuerdo colectivo del buque. Pero ese no fue el final de la historia. Se me pidió que informara sobre el caso durante la semana marítima de la ITF en mayo de 2017 y posteriormente se me encargó la tarea de elaborar un acuerdo para cadetes. Actualmente, los cadetes deben estar cubiertos por un acuerdo de empleo de la gente de mar (SEA, por su sigla en inglés), o un acuerdo de capacitación en vez de un SEA. Los SEA normalizados incluyen las horas extra, pero la mayoría de los acuerdos de capacitación no las incluyen.

Esta labor está en curso y está cobrando ímpetu en toda la industria. En octubre de 2018, un informe sobre las inspecciones de control por el Estado rector del puerto en las Islas Marshall reveló deficiencias respecto de las horas de trabajo de los cadetes, principalmente en Bélgica y, en algunos casos, cadetes que realizaban a menudo horas extra excesivas. En noviembre hablé sobre el tema con los inspectores encargados del control por el Estado rector del puerto radicados en Europa, Rusia y Canadá.

El cadete Kshitij no debería haber muerto. Pero esperamos que su muerte genere un cambio que suponga que lo que le ocurrió a él nunca vuelva a pasar. ■

La tripulación del Natig Aliyev finalmente recibe su salario

Tras ocho meses en el fondeadero, los 19 tripulantes del Natig Aliyev finalmente cobraron su salario. El inspector de la ITF en Dinamarca Morten Bach narra su historia

En marzo de 2018, la tripulación rusa del Natig Aliyev, de propiedad turco-rusa, envió un pedido de ayuda anónimo a la ITF. Dijeron que habían sido abandonados sin provisiones y que sus salarios estaban retrasados.

El buque había estado atracado frente a Skagen (Dinamarca) durante tres semanas desde el comienzo de febrero, tras haber sido arrestado por las autoridades danesas por una disputa con una compañía de combustibles por un problema relacionado con hidrocarburos. A finales de febrero, la Autoridad Marítima de Dinamarca también detuvo al buque tras un informe de la ITF sobre las contravenciones del buque al Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC).

Tras meses de negociaciones, a finales de septiembre de 2018, la ITF obtuvo la garantía del pago de USD324.370 por concepto de salarios debidos a la tripulación. Esta suma fue pagada no por el propietario Palmali Shipping, sino por la compañía estonia que, con ayuda de un agente danés en Aalborg, había asumido la responsabilidad de la gestión del fletamento y la tripulación del buque. El 24 de septiembre, las autoridades danesas liberaron el buque.

Esta era la segunda vez en seis meses que la ITF había intervenido para ayudar a la tripulación del Natig Aliyev – en marzo de 2018, recuperamos los salarios de la tripulación atrasados desde noviembre de 2017, un total de USD250.000. Y era la tercera vez en un año que Palmali Shipping era sorprendido con las manos en la masa en Dinamarca violando el MLC.

Solo puedo advertir a las compañías navieras sin escrúpulos que no entren a aguas danesas. En la ITF prestamos atención y tenemos una muy buena cooperación con la Autoridad Marítima de Dinamarca y con otras autoridades. ■

¿Problemas con su salario?

¿Está teniendo problemas para recibir su salario completo? Si es así, ello podría ser una señal de que su compañía tiene problemas económicos. Póngase en contacto con su sindicato, un inspector de la ITF o la ITF en seafsupport@itf.org.uk lo antes posible para proteger su salario y empleo.

¿Cree que ha sido abandonado? Lea el asesoramiento en la página 21.

Familiares y el inspector de la ITF Romano Peric visitan a Nikola Tolja y Ernest Pekar en la cárcel de Cádiz

Unos marinos detenidos durante años son finalmente puestos en libertad

Romano Perić, coordinador de la ITF en Croacia, describe cómo la ITF y el Sindicato de Marinos de Croacia ayudaron en dos casos alarmantes de marinos que fueron criminalizados sin pruebas

El croata Ivan Furčić y otros tripulantes del buque petrolero Sovereign M fueron arrestados por contrabando de combustible en septiembre de 2015 y detenidos en Libia, a pesar de no haber pruebas. Lo peor de todo es que no tuvieron la oportunidad de contar con una defensa judicial justa.

Debido a la situación política en Libia, Ivan Furčić permaneció encarcelado durante dos años y medio a la espera de juicio. Eso fue una agonía tanto para el marino como para su familia. El Sindicato de Marinos de Croacia (SUC, por su sigla en inglés) les prestó apoyo desde el comienzo.

Finalmente, compareció en juicio y recibió una condena de tres años. No obstante, fue puesto en libertad y regresó a casa sano y salvo en mayo de 2018 porque ya había pasado ese tiempo en la cárcel.

Nos sentimos aliviados de que la terrible experiencia de Ivan haya llegado a su fin, en particular teniendo en cuenta las circunstancias en Libia. Su caso debería ser una advertencia para que todos los marinos investiguen cuidadosamente a la compañía y la zona de navegación antes de incorporarse, a fin de evitar situaciones potencialmente peligrosas.

Mientras tanto, otros dos marinos croatas habían sido arrestados en julio de 2017, junto con otros miembros de la tripulación del remolcador Eisvogel. Un buque con el que estaban realizando maniobras no contaba con tripulación, pero se encontró una gran cantidad de cigarrillos a bordo y los hombres fueron arrestados por contrabando.

Nikola Tolja y Ernest Pekar fueron detenidos en España y están a la espera de juicio. El SUC hizo un gran trabajo por los hombres y sus familias, facilitó las visitas a la cárcel y mantuvo la visibilidad del caso en los medios de comunicación y con las autoridades marítimas.

Al cabo de 16 meses en la cárcel, fueron procesados en octubre de 2018 y alegaron que no había pruebas contra ellos y que ellos no tenían ningún conocimiento de lo que había a bordo del buque. Al cierre de la edición del *Boletín de los Marinos*, el SUC esperaba que los dos marinos fueran absueltos pronto. ■

Asesoramiento para los marinos que enfrentan cargos penales

Si usted enfrenta cargos penales, debe recibir un trato justo, independientemente de las circunstancias o de su culpa o inocencia. Las fuentes de información que figuran a continuación le ayudarán a informarse sobre sus derechos, dónde buscar ayuda y cómo comportarse durante una investigación.

Manual de la ITF relativo a la criminalización https://goo.gl/mGTE3N
Seafarers' Rights International www.seafarersrights.org/seafarers-subjects/fair-treatment

Los sindicatos son buenos para usted

El *Boletín de los Marinos* explica por qué es tan importante que hombres y mujeres se afilien a un sindicato

Usted es más fuerte en un sindicato porque la unión hace la fuerza. Librar una batalla por sus derechos es duro cuando uno está solo, lejos en el mar. Sus posibilidades de obtener justicia o de protegerse a sí mismo se ven enormemente incrementadas cuando un sindicato trabaja en nombre de usted.

Trabajan junto con inspectores de la ITF para ayudar a obtener salarios atrasados, ayudar a que usted regrese a casa sano y salvo cuando ha sido abandonado y le proporcionan asesoramiento jurídico si usted enfrenta cargos penales. En los países donde no hay un inspector de la ITF, un sindicato puede ser su punto de contacto en caso de emergencia.

Algunos sindicatos proporcionan servicios y prestaciones adicionales a los marinos y las personas a su cargo, incluida la asistencia social, capacitación y educación, atención médica y actividades sociales. La ITF y sus sindicatos también proporcionan orientaciones para los marinos sobre temas como la intimidación, el acoso sexual y el VIH/SIDA.

Los sindicatos afiliados a la ITF deben adherirse a principios claros establecidos en la constitución de la ITF sobre cómo deben operar. Juntos son una familia mundial poderosa que se esfuerza por formular políticas marítimas a escala internacional y nacional en beneficio de los marinos. Por ejemplo, la ITF y sus sindicatos marítimos lucharon con éxito por la primera Carta de derechos para los marinos, el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006.

Si usted trabaja en un buque cubierto por un acuerdo colectivo de la ITF, automáticamente se convertirá en miembro del sindicato de la ITF que suscribe el convenio, por la duración del mismo. ■

Los desafíos para las mujeres de mar

Las mujeres de mar representan alrededor del dos por ciento de la plantilla marítima mundial. Trabajan principalmente en el sector de los buques crucero y los transbordadores y a menudo para buques de bandera de conveniencia (BDC), que están entre los empleos en el mar peor remunerados y menos protegidos.

Las mujeres que desean convertirse en marinos pueden encontrar discriminación en cada etapa de su trayecto.

En algunos países, las instituciones de educación y formación marítima no tienen permitido inscribir a mujeres en los cursos náuticos; en otros, las carreras marítimas simplemente no se promocionan entre las mujeres. Las mujeres suelen matricularse en los cursos de navegación más que en los cursos de máquinas. Cuando han recibido una formación, algunos armadores no quieren contratarlas. Una vez contratadas, es posible que las mujeres de mar reciban un salario más bajo que el de sus colegas hombres, aunque realicen una labor equivalente y es posible que se nieguen también a las mujeres el equipo o las instalaciones disponibles para los trabajadores hombres.

La ITF y sus sindicatos marítimos trabajan en la reducción de los estereotipos de género y la discriminación y en la elaboración de políticas y de formación adecuada sobre el acoso sexual. Por ejemplo, luchan por un enfoque mejorado con respecto a las prestaciones y los derechos relacionados con la maternidad, el acceso a un asesoramiento médico confidencial y a las píldoras anticonceptivas y las píldoras del día siguiente, y la provisión de artículos higiénicos a bordo de los buques.

Puede obtener más información sobre las mujeres de mar en: http://bit.ly/2r0ChDJ.

Justicia para las familias de marinos fallecidos

Las compañías navieras locales en Myanmar a veces intentan evitar las reclamaciones de compensación declarando que los marinos fallecidos se suicidaron. Lu Aung de la IFOMS habla sobre el éxito del sindicato para obtener justicia para dos familias

Aung Aung.

Aung Aung era un engrasador con experiencia que comenzó a trabajar a bordo del ANNE 1 en julio de 2017. Tan solo unos meses después, el 29 de octubre, mientras el buque se encontraba cerca de Gibraltar, fue declarado hombre al agua. Su cuerpo fue encontrado al día siguiente, a unas 350 millas de distancia.

La compañía informó a la mujer de Aung Aung de que este se había suicidado, versión respaldada por el informe del capitán y las declaraciones de la tripulación.

Sin embargo, la familia de Aung Aung no creyó esa afirmación y visitó la oficina de la IFOMS para solicitar nuestra ayuda con el caso. Descubrimos que la declaración del capitán y de los tripulantes era exactamente igual, lo cual indicaba que la compañía les había ordenado dar esas versiones.

Nos pusimos en contacto con la ITF para solicitar más asistencia y nos ayudaron en las negociaciones que se entablaron a continuación.

El 25 de enero de 2018, la compañía se puso en contacto con la IFOMS y acordó proporcionar una compensación a la familia. Al cabo de un mes, el 27 de febrero, recibieron USD40.000. A través de un plan gubernamental también recibieron una compensación por un seguro de vida local de 5 millones de kyats (aproximadamente USD3.100).

La familia de otro marino que había fallecido, Myint Thein Tun, luchó en vano durante semanas para obtener justicia antes de acudir a la IFOMS en busca de ayuda.

Myint Thein Tun era el jefe de máquinas del The Wise, de bandera panameña, cuando su familia recibió una llamada de la compañía, el 13 de septiembre de 2017, en la que le informaron que este había fallecido en el astillero Longshan, en China. La compañía fue poco explícita acerca de las circunstancias de su muerte, pero indicó a los familiares que solo dispondría la entrega del cadáver cuando la familia hubiera firmado un documento en el que se declaraba que la causa de muerte era suicidio.

La compañía adujo que se había encontrado en su sangre un antidepresivo recetado, que un compañero de trabajo afirmaba que el marino tenía tendencias suicidas y que Myint Thein Tun había dejado una nota. La firma en la nota era totalmente diferente a la firma del marino, y su mujer rebatió todas las afirmaciones sobre su salud mental.

Tras no lograr nada con sus pedidos de asistencia a las oficinas gubernamentales y la embajada, la viuda finalmente vino a nuestra oficina el 20 de noviembre. Al cabo de tan solo cuatro días de estar involucrados, la compañía nos puso en contacto con el club P e I, y el 13 de diciembre, la mujer de Myint Thein Tun recibió una compensación de USD140.298,17. ■

Se intensifica la disputa por la seguridad en las esclusas del canal de Panamá

El conflicto entre la Unión de Capitanes y Oficiales de Cubierta y la Autoridad del Canal de Panamá por la salud y la seguridad de los capitanes de los remolcadores en las operaciones realizadas en las esclusas de Panamax se intensificó en 2018. El secretario adjunto de la Sección de Gente de Mar de la ITF Fabrizio Barcellona explica por qué

Cuando la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) inauguró sus nuevas esclusas en junio de 2016, no tomó en cuenta las conclusiones formuladas por la investigación encargada por la ITF sobre su seguridad, ni debatió las cuestiones con los sindicatos. Desde entonces, varios accidentes y siniestros han mostrado a la ACP mucho más hostil en las medidas adoptadas contra la Unión de Capitanes y Oficiales de Cubierta (UCOC). Los sindicatos en Panamá están preocupados de que la ACP está centrada únicamente en aumentar la rentabilidad del sistema de esclusas.

La falta de formación, evaluación operacional y análisis de los riesgos han tenido como consecuencia que la tripulación trabaje demasiadas horas cuando transita por las nuevas esclusas. Esto, junto con la decisión de

El MTWTU combate la criminalización de los marinos

La criminalización de los marinos es un problema grave que amenaza no solo a los marinos ucranianos, sino a todos los que se encuentran en el mar dondequiera que estén. Oleg Grygoriuk, primer vicepresidente del Sindicato de Trabajadores del Transporte Marino de Ucrania (MTWTU, por su sigla en inglés), presenta un nuevo proyecto que su sindicato elaboró con el gobierno para abordar la cuestión

A fin de hacer frente al problema de la criminalización, el MTWTU coordinó sus acciones con el Ministerio de Asuntos Exteriores (MAE) de su país a fin de elaborar un proyecto. Su doble objetivo es: prevenir que los marinos se involucren en actividades ilícitas en el mar, y garantizar la protección de los derechos de los marinos a recibir un trato justo durante los procedimientos penales, la detención previa al procesamiento y en las instituciones penitenciarias.

Al mes de octubre de 2018, el MAE notificó que 290 marinos ucranianos habían sido detenidos en Grecia solo bajo la sospecha de haber cometido delitos. La causa de detención más frecuente es el transporte de pasajeros ilegales o mercancías de contrabando – estupefacientes, cigarrillos o combustible.

El proyecto propuesto implementará una serie de actividades destinadas a reforzar la cooperación bilateral entre las autoridades de Ucrania y las de aquellos países en los que se encuentren detenidos los marinos ucranianos.

El proyecto es oportuno y pertinente para los marinos ucranianos, pero también tiene repercusiones para todos los marinos. Esto quedó demostrado por el hecho de que ha obtenido el apoyo de cuatro organismos de las Naciones Unidas: la Organización Marítima Internacional, la Organización Internacional del Trabajo, la Organización Internacional para las Migraciones y la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y la Delincuencia. El proyecto también cuenta con el respaldo pleno de la ITF y de sindicatos de numerosos países.

Lamentablemente, en la actualidad no hay directrices, manuales ni instrucciones para los marinos sobre:

- *cómo identificar los riesgos que conlleva involucrarse en actividades delictivas en el mar;*
- *cómo debe comportarse un marino si toma conciencia de la existencia de pasajeros ilegales o contrabando a bordo; y*
- *cuándo y cómo un marino debería informar, sin correr él mismo o ella misma ningún riesgo.*

Por eso proporcionar información es un elemento muy importante del proyecto. El mismo incluirá una serie de seminarios para los marinos, la producción de vídeos cortos que se publicarán en las redes sociales, entrevistas con expertos y el uso de los medios de comunicación. ■

Las naciones marítimas de Asia encabezan acciones para el trato justo de los marinos

En un avance significativo que tuvo lugar en noviembre de 2018, las naciones marítimas asiáticas se comprometieron a dirigir el esfuerzo hacia la implementación adecuada y eficaz de las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo acordadas por la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT). La reunión fue organizada por Seafarers' Rights International, que colaborará con la ITF en un programa para apoyar la iniciativa y alentar a otras regiones a seguir el ejemplo.

la ACP, adoptada en junio de 2018, de eliminar la prescripción de contar con un tercer marinero de cubierta, exacerbó la disputa.

La decisión se transmitió a los capitanes por correo electrónico, y solo cuando estaban a punto de comenzar sus turnos. Los capitanes no se sentían seguros de llevar los botes al servicio de remolque porque estaban preocupados por las repercusiones en materia de seguridad, la falta de claridad sobre cómo operar con una tripulación más pequeña, y la posible responsabilidad que enfrentarían en caso de que hubiera un accidente.

La ACP respondió sancionando a 22 capitanes por desobedecer su directiva y lanzó un ataque feroz, a través de los medios de comunicación, contra la ITF y los sindicatos por interferir en cuestiones nacionales. Continuó negándose a dialogar con la ITF y la UCOC. En julio, eliminó la prescripción que estipulaba que debía haber un segundo capitán del remolcador en cada buque.

Como consecuencia de ello, la ITF encargó al experto mundial en materia de fatiga Barry Strauch, respaldado por Isabel Gonzales, destacada doctora especializada en medicina del trabajo, que realizara un estudio sobre la fatiga en las nuevas esclusas. Su estudio tenía por objeto proporcionar información y generar una toma de conciencia entre los operadores del canal, a fin de garantizar que entendieran el posible riesgo de accidentes debidos fundamentalmente a la fatiga, la falta de formación y la calidad deficiente del mantenimiento de los remolcadores. El propósito era que esto generara un cambio en las actitudes y la conducta de la ACP y la indujera a dialogar con la UCOC.

Las conclusiones iniciales del estudio indicaban que el exceso de horas de trabajo era la norma y que comúnmente se producían incidentes mecánicos debido al diseño de los remolcadores. Esos factores parecen estar contribuyendo a un aumento peligroso de la fatiga y las condiciones vinculadas al estrés entre los capitanes de remolcadores.

La ITF y la UCOC han advertido a la ACP de que es preciso que tome en serio estos problemas, o podría haber un accidente grave que podría incluso afectar la navegabilidad del Canal de Panamá. Continuamos trabajando juntos para hacer entrar en razón a la ACP. ■

La colaboración marítima cosecha victorias en casos complejos

El sacerdocio católico en primera línea para ayudar a los marinos

El Director Padre Bruno Ciceri describe cómo el Apostolado del Mar está en primera línea ayudando a los marinos a través de una red mundial de capellanes y voluntarios

Capellana de puerto del AOS Anne McLaren Crédito: Maria Brosnan

A lo largo de los siglos y de distintas maneras, la Iglesia Católica ha ayudado siempre a la gente de mar.

Hoy en día, el Apostolado del Mar (AOS, por su sigla en inglés) tiene un alcance a nivel mundial en 55 países y en más de 300 puertos. Sus 200 capellanes de puertos y cientos de voluntarios visitan más de 70.000 buques por año y conocen a más de un millón de marinos, pescadores y sus familias.

Los capellanes del AOS y los visitantes a los buques están en la primera línea como personas amigables y fiables en las que se puede confiar, especialmente cuando los marinos enfrentan problemas y dificultades y son abandonados por todo el mundo. Trabajan estrechamente con la ITF y los sindicatos en los puertos para garantizar que los marinos reciban toda la asistencia que precisen.

Un ejemplo de esta cooperación es el caso del Malaviya Seven, bote de suministro detenido en el puerto escocés de Aberdeen, en junio de 2016, después de que en una inspección efectuada por la ITF se determinara que los 24 indios miembros de la tripulación no habían recibido el monto de USD779.436 que se les debía por concepto de salarios. El propietario del buque posteriormente abandonó el buque y a la tripulación. Hasta enero de 2018, cuando la tripulación finalmente obtuvo el pago y regresó a casa, el capellán del AOS, Diácono Doug Duncan, asistido por su equipo de voluntarios, ayudó proporcionando un generador para garantizar que hubiera calor y electricidad en el buque, y se aseguró de que la tripulación tuviera paquetes de comida, artículos de tocador, e indumentaria adecuada para el invierno. Según sus necesidades, los tripulantes fueron llevados al hospital o a cortarse el pelo, y para darles ánimo mientras se alargaba su terrible experiencia, fueron llevados a visitar las atracciones turísticas locales.

El 1 de octubre de 2018, nuestro capellán Nicholas Barends en Ciudad del Cabo (Sudáfrica) recibió una llamada de un buque pesquero de Taiwán. Dos pescadores de Tanzanía se quejaban de haber sido golpeados en varias ocasiones por el primer oficial cuando se encontraban en el mar. Temían por sus vidas y no deseaban continuar trabajando en ese buque. Tras una serie de reuniones con el capitán y la mediación del capellán del AOS, los dos pescadores recibieron el pago de los salarios atrasados y USD2.000 como indemnización por los malos tratos sufridos, y pudieron regresar a casa. Por su propia cuenta no habrían podido entablar las negociaciones con el capitán y obtener justicia.

El AOS continuará trabajando con organizaciones marítimas para garantizar que los marinos necesitados reciban el mejor apoyo y cuidado posibles, a la vez que continuará haciendo crecer su valiosa red mundial de capellanes y voluntarios.

Lea más sobre el Apostolado del Mar en www.apostleshipofthesea.org.uk. ■

La cooperación local pone fin al acoso de la tripulación del Osman Prince

El inspector de la ITF en Croacia Milko Kronja recuerda los esfuerzos conjuntos que se precisaron para ayudar a la tripulación del Osman Prince, de bandera de las Comoras

El 15 de mayo de 2018, poco antes de que el Osman Prince atracara en Sibenik (Croacia), un tripulante pidió ayuda a la ITF.

Cuando subimos a bordo del buque, los 13 marinos sirios y ocho egipcios se quejaron del impago de salarios, las condiciones sanitarias deficientes, la mala calidad de la comida y la falta de descanso. Hablamos con cada uno de ellos en forma privada sobre las condiciones que se les habían ofrecido antes de incorporarse al buque. Esto fue para evitar que siguieran sufriendo el acoso del primer oficial de puente que, aparentemente, había sido la principal causa de los problemas a bordo y también estaba intentando descubrir quién se había puesto en contacto con la ITF. El inspector encontró contratos de empleos múltiples y calculó el monto que debía pagarse a la tripulación.

Una inspección realizada por el Estado rector del puerto (PSC, por su sigla en inglés) reveló 17 defectos y el buque fue arrestado por infracciones al Convenio sobre el trabajo marítimo. La situación a bordo empeoró. Hubo que llamar a la policía cuando el primer oficial de puente atacó físicamente a un tripulante. El capitán declaró falsamente a la policía que los marinos egipcios habían huido del buque, lo cual motivó una búsqueda por Sibenik que duró tres horas. Durante toda esa situación, la compañía no se puso en contacto con el agente ni con la ITF ni tampoco reaccionó ante la detención efectuada por el PSC. Ni respondió a las demandas de la ITF por los salarios atrasados que se debían a la tripulación.

Finalmente, después de que el representante del Estado de abanderamiento hubiera subido a bordo del buque, se ofreció a los egipcios el monto de USD3.000 para repartir entre ellos, suma que rechazaron. Tras unas negociaciones prolongadas se llegó a una solución aceptable: la tripulación recibiría el dinero estipulado en los contratos, un total de USD10.469, y el resto del dinero calculado sería depositado por el fletador ante un escribano público, para brindar a la tripulación la oportunidad de recibirlo a través de una acción judicial iniciada contra la compañía naviera.

Si no hubiesen aceptado eso, se habría depositado el monto completo que se estaba reclamando, la tripulación no habría recibido un pago provisional y se habría permitido que el buque zarpara del puerto. La tripulación podía en cambio hacer arrestar el buque, pero el abogado contratado por el Sindicato de Marinos de Croacia aconsejó que eso era demasiado arriesgado: el buque tenía 34 años, el proceso judicial podía llevar años, y podían surgir deudas que implicaran que la tripulación no recibiera nada al final.

Los marinos recibieron a bordo el dinero estipulado en sus contratos y regresaron a casa. Su batalla legal por el dinero pendiente continúa. ■

El control por el Estado rector del puerto ayuda a la ITF a tener acceso a un buque

La ITF recibió una queja anónima en relación con los sueldos y las horas extra de los marinos a bordo del Koundouros, en enero de 2018, pero precisó de la ayuda del control por el Estado rector del puerto para tener acceso al atracadero ante la resistencia que encontró. Keith McCorriston, inspector de la ITF en Australia occidental, nos habla más al respecto

Cuando el Koundouros regresó al Puerto de Walcott, tuvimos dificultades para tener acceso al atracadero. Advertí que si me ponía en contacto con los gestores del buque o el capitán, algunos marinos podían ser amenazados con no ser contratados en el futuro o ser enviados a casa. La queja era lo suficientemente grave como para considerarse una infracción del Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC) y, por tanto, me puse en contacto con la Autoridad de Seguridad Marítima de Australia (AMSA, por su sigla en inglés), encargada del control por el Estado rector del puerto.

Se acordó que yo tuviera acceso al buque y fuera escoltado por un inspector de la AMSA. A las 13:00 horas del día de nuestra visita recibí un mensaje de texto del marinero de segunda clase diciéndome que había sido culpado por informar a la ITF, lo habían echado del buque y lo iban a repatriar al día siguiente. La dirección le había indicado que escribiera una carta solicitando la repatriación por motivos personales en su país.

Se estaba alojando en el mismo motel que nosotros en Karratha, así que nos reunimos. Nos proporcionó información sobre su sueldo y contrato, y nos dijo que la mayoría de la tripulación estaba demasiado atemorizada para quejarse. No quería regresar al buque.

La ITF y la AMSA visitaron el buque e informaron al capitán de las quejas. El buque está amparado por un acuerdo de negociación colectiva aprobado por la ITF, pero parece que el sueldo mensual de los marineros no se ajustaba a las escalas salariales, los registros de las horas extra no se habían llevado adecuadamente y el capitán no había podido presentar la documentación salarial necesaria. Cuando pedimos a los tripulantes que nos proporcionaran copias de sus declaraciones salariales, afirmaron que las habían tirado sin querer. Las alarmas estaban sonando. Sospechábamos que había una conspiración para ocultarnos las deficiencias.

Al cabo de tres horas, la AMSA detuvo al buque por infracciones al Convenio MLC. Los fletadores manifestaron sorpresa y, de repente, el capitán encontró los documentos solicitados. Estos probaban que no se habían estado pagando los salarios mensuales según se estipulaba en el acuerdo de la ITF. La compañía afirmó que eso era un malentendido y acordó pagar en efectivo a bordo a los marineros a los que se debían sueldos.

El buque está en el fondeadero y será inspeccionado nuevamente para determinar si se ha rectificado todo. Mientras tanto, el propietario del buque afirma que este es un caso aislado y está llevando a cabo una investigación completa de la dirección del buque.

Se repatrió al marinero de segunda clase y se resolvió la reclamación de indemnización correspondiente al salario completo de cuatro meses. ■

Los inspectores de la ITF trabajan para usted

Un marino que se encuentre en dificultades en cualquier parte del mundo puede llamar a un inspector de la ITF para pedirle ayuda las 24 horas. En esta página, el *Boletín de los Marinos* entrevista a Steve Trowsdale, primer coordinador del cuerpo de inspectores de la ITF, y hace una reseña de algunos de los integrantes del equipo de 140 inspectores que operan en 57 países

Dirigir a los inspectores

¿Qué lo trajo a la ITF?

En 1999 estaba trabajando para una empresa de informática y me convertí en asesor de tiempo completo de la ITF. En 2004, se me brindó la oportunidad de incorporarme a la ITF y asumir la responsabilidad de preparar y capacitar al cuerpo de inspectores. En un examen posterior sobre la función del cuerpo de inspectores y los mecanismos de respaldo se recomendó la creación de un puesto (coordinador del cuerpo de inspectores) para supervisar y gestionar al cuerpo de inspectores; fui nombrado para ocupar ese puesto en 2015.

¿Cuáles son sus responsabilidades?

Soy responsable por el desempeño operacional de todos los coordinadores, inspectores y contactos de la ITF. Coordino su contratación, capacitación, formación continua y evaluación a fin de garantizar que cada uno de ellos esté realizando su trabajo de manera eficaz.

Dirijo un equipo de nueve personas en la oficina central de la ITF: un asistente marítimo, un coordinador de VIH/Sida y bienestar y siete personas que forman parte del equipo de apoyo al cuerpo de inspectores/los marinos, que se

ocupan de los casos individuales de los marinos y prestan apoyo al cuerpo de inspectores. Organizamos seminarios de sensibilización sindical para ayudar a los afiliados de la ITF a reclutar a nuevos miembros haciendo que los marinos tomen conciencia de los beneficios de afiliarse a un sindicato y de sus derechos a bordo. Hasta el momento hemos organizado seis de estos seminarios y tenemos previsto realizar otros tres en 2019.

También participo en el establecimiento de relaciones exteriores – con academias marítimas para incorporar el VIH/Sida a los programas de capacitación, y con los gobiernos y las autoridades marítimas en la región del Mundo Árabe e Irán a fin de que estemos en mejores condiciones para ayudar a los marinos.

¿Cómo reclutan y capacitan a los nuevos inspectores?

Cuando aparece un nuevo puesto de inspector o queda disponible un puesto para un inspector reemplazante, notificamos a todos los afiliados marítimos en el país específico, puesto que cada candidato debe estar refrendado por un sindicato afiliado. Entrevisto a cada candidato, junto a un coordinador/inspector con experiencia y a veces un representante sindical. Lo que busco es que se entienda la función, el conocimiento sobre los sindicatos y la ITF, y, lo que es de crucial importancia, la pasión por el trabajo.

Como parte de su programa de introducción, traemos a los candidatos seleccionados a Londres para darles un mes de capacitación y posteriormente dedican su tiempo a adquirir experiencia práctica junto a un inspector en un puerto europeo.

Además de responder a los llamados de ayuda, ¿qué otra cosa hacen los inspectores?

Responder a los llamados de ayuda es siempre la primera prioridad para los inspectores. Pero pasan aproximadamente el 60 % de su tiempo realizando inspecciones de rutina de los buques que se encuentran en los puertos, y el resto del tiempo en buques que han tenido problemas anteriormente, aquellos que no cuentan con un acuerdo de la ITF, y buques que no han sido objeto de una inspección.

Para usted, ¿cuál es el mayor desafío que enfrentan los inspectores?

El cuerpo de inspectores hace frente a una serie de desafíos, pero el abandono continúa siendo un problema muy importante. Es un problema que no desaparece y representa un número cada vez mayor de las llamadas de ayuda que recibimos. Nuestra creciente presencia en las redes sociales ha hecho que los marinos tomaran más conciencia de que la ITF está para ayudarlos y, por tanto, estamos recibiendo más pedidos de asistencia.

¿Qué le gusta más de su trabajo?

La sensación de satisfacción al ver a nuestros inspectores y al equipo de apoyo a los marinos hacer su trabajo de manera eficaz y los mensajes de agradecimiento y apoyo de los marinos que han recibido una ayuda fructífera por parte de ellos. ■

La presentación de los nuevos miembros del cuerpo de inspectores de la ITF

Yoshihiro Toyomitsu

(Tokio, Japón)

ha trabajado para el Sindicato de Marinos del Japón durante 15 años. Durante ese tiempo ha participado en actividades sindicales internacionales y en la oficina administrativa. Como inspector está decidido a hacer todo lo posible para proteger los derechos de los marinos y cosechar victorias dignas para hacer de la profesión marítima un empleo más atractivo.

José Ramirez P

(Manzanillo, México)

tiene un pasado marítimo. Entre 2002 y 2016 trabajó como cadete en distintas partes del mundo con tripulaciones multinacionales a bordo de buques costeros y buques de navegación de altura. Actualmente trabaja para el sindicato OCPNRM. Eligió ser inspector para poder ayudar a mejorar las condiciones de las tripulaciones en los buques que visitan México. También quiere consolidar y mejorar las relaciones con los sindicatos locales y nacionales genuinos.

Koen Keehnen

(Rotterdam, Países Bajos)

se convirtió en inspector adjunto en julio de 2018 tras 36 años como portuario en el puerto de Rotterdam. Estuvo afiliado a un sindicato desde el comienzo, y en 2012 fue elegido secretario del consejo de portuarios en el sindicato de portuarios FNV Havens. Koen no dejó pasar la oportunidad de formar parte del cuerpo de inspectores de la ITF. Esto le da la oportunidad de tener todas las ventajas: a Koen le encanta poder ayudar a los marinos directamente y ser testigo de su gratitud, mientras continúa formando parte de un sindicato de transporte que opera a escala mundial para luchar por los derechos de la clase obrera.

Livia Martini

(Génova, Italia – asistente del coordinador de la ITF en Italia)

tiene 29 años. Su carrera comenzó como cadete cuando tenía 19. Durante 10 años trabajó en buques crucero antes de obtener el puesto de segundo oficial con permiso de primer oficial de puente. En marzo de 2018 se unió al sindicato FIT-CISL y fue designada inspectora de la ITF. Su función le está resultando muy interesante, porque como antigua marina quiere ayudar a los demás lo más posible a defender sus derechos. Describe la industria marítima como “el trabajo de mi vida”.

El equipo de Canadá en primer plano

Cualquier marino que haya viajado allí sabe que Canadá es un país grande con una costa sumamente larga y puertos a veces remotos. Es posible que usted haya experimentado las condiciones meteorológicas extremas del invierno que representan peligros para los marinos. Afortunadamente, los inspectores de Canadá están situados estratégicamente para cubrir el país y coordinan su labor a fin de ofrecer apoyo y servicios a los marinos de distintas partes del mundo.

El equipo de Canadá trabaja estrechamente con los funcionarios encargados del control por el Estado rector del puerto (PSC) para velar por el cumplimiento del Convenio sobre el trabajo marítimo. De hecho, Canadá fue el primer país en detener a un buque en virtud de lo estipulado en el MLC, tan solo dos días después de que este entrara en vigor en 2013. Los propietarios de buques saben que el equipo habla en serio cuando plantea las quejas presentadas por los marinos.

Conozca al equipo:

Peter Lahay

está radicado en Vancouver, desde donde cubre la costa occidental de Canadá y coordina el equipo canadiense. Se unió a la ITF hace 25 años. Desde entonces ha ayudado a innumerables marinos y a sus familias en casos de abandono, condiciones espantosas, salarios robados, lesiones personales, muertes y asuntos generales relacionados con los derechos humanos. Peter ha dirigido campañas por los derechos de los marinos y también capacita a nuevos inspectores de la ITF.

Vince Giannopoulos

cubre la ruta marítima de Saint Lawrence y los Grandes Lagos. Está radicado en Montreal, pero pasa mucho tiempo viajando y defendiendo a los marinos en una de las mayores zonas operativas del mundo para los inspectores. Desde que se unió a la ITF hace cinco años, cuando tenía 23 años, Vince ha desarrollado unas aptitudes increíbles para resolver problemas, ha establecido relaciones sólidas con funcionarios encargados del control por el Estado rector del puerto y ha encabezado la lucha por el cabotaje en Canadá. También se centra en las cuestiones relacionadas con la trinca y su impacto en la seguridad de los marinos.

Karl Risser

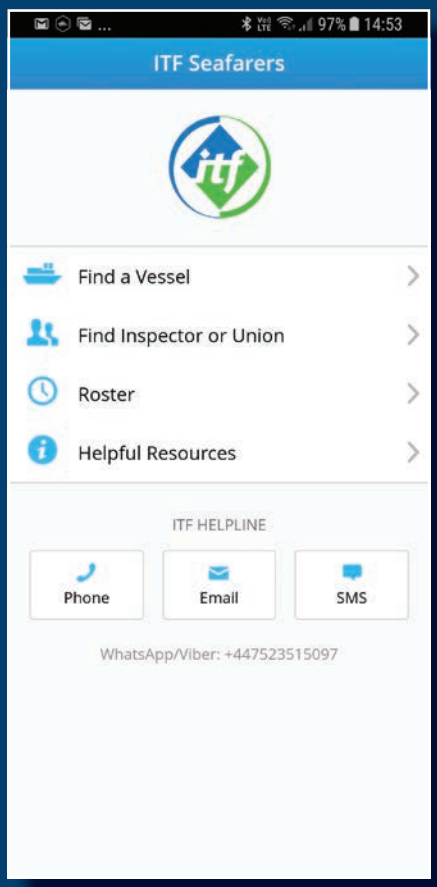
cubre la costa del Atlántico, incluida Terranova. Karl lleva cuatro años con la ITF, tras dirigir el mayor sindicato de trabajadores de astilleros de Canadá. Karl es un líder natural y un luchador por los derechos de los trabajadores. Karl dirigió recientemente una campaña mundial que duró 18 meses contra una importante compañía naviera de transporte de contenedores que se negaba a firmar los acuerdos colectivos de la ITF. La compañía finalmente cambió su posición y, como consecuencia de ello, 500 marinos ahora cuentan con aumentos salariales de hasta el 55 % y nuevas condiciones que los protegen a ellos y a sus familias.

Nathan Smith

es el miembro más reciente del equipo y también cubre la costa occidental de Canadá y proporciona apoyo y cobertura a Peter como contacto oficial de la ITF. En su primer año, Nathan ha resultado ser tenaz – se ha sentado en un buque durante más de un día sin irse, para obtener el resultado correcto. Ha hecho que el PSC detuviera a numerosos buques y es un luchador en el sentido estricto de la palabra.

Su guía separable de ocho páginas

SU GUÍA DE LA ITF PARA OBTENER AYUDA



www.facebook.com/itfseafarerssupport

@ITFwellbeing

Cómo encontrar un sindicato de gente de mar o a un inspector de la ITF

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

Puede verificar cuáles son los sindicatos afiliados a la ITF en **www.itfseafarers.org** – haga click en el tabulador Encuentre a un Inspector o un Sindicato.

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

- Encuentre datos de contacto sobre el inspector, coordinador o sindicato de la ITF más cercano
- Compruebe las condiciones a bordo antes de incorporarse a trabajar en un buque
- Compruebe que sus horas de descanso se ajusten al reglamento

Descargue un código QR gratuito a su teléfono inteligente y luego escanee ese código.

Disponible en

Cómo ponerse en contacto con la ITF

SMS **+44 7984356573**
WhatsApp/Viber **+44 7523515097**
Email **seafsupport@itf.org.uk**

Antes de ponerse en contacto con la ITF

Tenga a mano la información pertinente utilizando la siguiente lista de comprobación:

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

Sobre el buque
- Nombre
- Pabellón
- Número de la OMI
- Situación actual
- Número de tripulantes y nacionalidad

Sobre el problema
- Describa el problema
- ¿Cuánto tiempo lleva a bordo?
- ¿Toda la tripulación está teniendo el mismo problema?

Centros para gente de mar

Los centros para gente de mar proporcionan asesoramiento, alguien con quien hablar, servicios para ponerse en contacto con su casa y un lugar en el que relajarse lejos del buque.

Para encontrar un centro para gente de mar cercano a usted, descargue la aplicación GRATUITA Permiso en tierra en:

www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

Disponible en

Ser contratado Los agentes de contratación de tripulantes

En el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, se estipula que todas las agencias privadas de contratación de tripulantes deben estar reguladas. El mismo prohíbe: cobrar honorarios por encontrar empleo a la gente de mar a bordo de buques, realizar deducciones ilegales de los salarios, y la práctica de tener listas negras de gente de mar. Los armadores deben asegurarse de utilizar a agentes de contratación de tripulantes que cumplan estas normas.

Antes de firmar un contrato

Consejos de la ITF sobre su contrato para trabajar en el mar

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

No empiece a trabajar en un buque, sin un contrato escrito.

No firme nunca un contrato en blanco o un contrato que le obligue a condiciones no especificadas en el mismo o con las que no esté familiarizado.

Compruebe si el contrato que va a firmar hace referencia a un convenio de negociación colectiva (CBA). En caso afirmativo, asegúrese de que tiene buen conocimiento de las condiciones de dicho convenio y guarde una copia del mismo con su contrato.

Asegúrese de que la duración del contrato esté claramente indicada.

No firme un contrato que permita la introducción de alteraciones al período contractual a la sola discreción del propietario del buque. Todo cambio en la duración del contrato debería ser de mutuo acuerdo.

Asegúrese siempre de que el contrato establezca claramente el salario básico que debe recibir y que se definan también claramente las horas básicas de trabajo (por ejemplo, 40, 44 ó 48 horas semanales). La OIT establece que el horario básico de trabajo debería ser un máximo de 48 horas semanales (208 horas/mes).

Cerciórese de que el contrato establezca claramente la manera cómo se pagarán las horas extraordinarias y la tarifa correspondiente. Podría pagarse una tarifa plana por hora para todas las horas trabajadas por encima de las horas básicas o una cantidad mensual fija para un número garantizado de horas extraordinarias, en cuyo caso debería quedar claramente establecida la tarifa pagadera por las horas trabajadas por encima de las horas extraordinarias garantizadas. La OIT estipula que todas las horas extraordinarias deberían pagarse, como mínimo, a 1,25 veces la tarifa normal por hora.

Compruebe que el contrato indique claramente el número de días pagados de permiso por mes que, de acuerdo con la OIT, no debería ser inferior a 30 días por año (2,5 días por mes civil).

Asegúrese de que el pago del salario básico, de las horas extraordinarias y del permiso se haya indicado de manera clara y por separado en el contrato.

Compruebe que su contrato establezca que usted tiene derecho a los costes de su repatriación. No firme nunca un contrato que contenga alguna cláusula en la que se declare que Ud. saldrá responsable por el pago de cualquier parte de los gastos de su incorporación al buque o de su repatriación.

No firme un contrato que diga que el propietario del buque puede retener cualquier parte de su salario durante el período del contrato, puesto que tiene derecho a que se le pague en su totalidad el salario ganado al final de cada mes civil.

Recuerde que los contratos individuales de empleo no siempre incluyen información sobre beneficios adicionales. Por consiguiente, debería tratar de obtener confirmación (a ser posible, en la forma de un acuerdo escrito o derecho contractual) sobre el tipo de indemnización que deberá pagársele en caso de:

- Enfermedad o lesiones sufridas durante el período contractual;
- Fallecimiento (cantidad pagadera al familiar más cercano);
- Pérdida del buque;
- Pérdida de sus enseres personales, como consecuencia de la pérdida del buque;
- Terminación prematura del contrato.

No firme un contrato que contenga alguna cláusula que restrinja su derecho a afiliarse, ponerse en contacto, consultar o ser representado por un sindicato de su elección.

Asegúrese de que se le proporciona una copia del contrato por Ud. firmado, que deberá guardar.

Compruebe las condiciones para la terminación de su contrato, con inclusión del período de notificación que el propietario del buque deberá proporcionarle para terminar su contrato.

Recuerde... sean cuales fueren las condiciones, cualquier contrato/acuerdo voluntariamente firmado por Ud., será considerado como legalmente válido en la mayoría de las jurisdicciones.

Para averiguar si su buque está cubierto por un acuerdo aprobado por la ITF, visite itfseafarers.org y haga click en el tabulador "Búsqueda de buques".

Utilice la nueva aplicación de la ITF para gente de mar, diseñada para teléfonos móviles y tabletas, a fin de hacer una búsqueda de buques:
www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

Lista de inspectores de la ITF

NOMBRE	FUNCIÓN	PAÍS	PUERTO	TELÉFONO DE LA OFICINA	TELÉFONO MÓVIL	E-MAIL
Roberto Jorge Alarcón	Coordinador	Argentina	Rosario	+54 341 425 6695	+54 9 11 4414 5687	alarcon_roberto@itf.org.uk
Rodolfo Vidal	Inspector	Argentina	Buenos Aires	+54 11 4331 4043	+54 9 11 4414 5911	vidal_rodolfo@itf.org.uk
Dean Summers	Coordinador	Australia	Sydney	+61 2 9267 9134	+61 419 934 648	summers_dean@itf.org.uk
Matt Purcell	Coordinador Adjunto	Australia	Melbourne	+61 (0) 3 9329 5477	+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
Keith McCorriston	Inspector	Australia	Fremantle	+61 8 9335 0500	+61 422 014 861	mccorriston_keith@itf.org.uk
Sarah Maguire	Inspector	Australia	Gladstone		+61 434525416	maguire_sarah@itf.org.uk
Ben West	Contacto	Australia	Newcastle		+61 419 934 648	summers_dean@itf.org.uk
Christian Roos	Inspector	Bélgica	Zeebrugge	+32 2 549 11 03	+32 486 123 890	roos_christian@itf.org.uk
Marc Van-Noten	Inspector	Bélgica	Amberes	+32 3 224 3419	+32 475 775700	van-noten_marc@itf.org.uk
Rino Huijsmans	Inspector	Bélgica	Amberes	+32(0)3 224 3414	+32 473 97 31 95	huijsmans_rino@itf.org.uk
Souradjou Alassane Fousseni	Contacto	Benin	Cotonou	+229 95192638	+229 97080213	sfousseni2002@yahoo.fr
Ali Zini	Inspector	Brasil	Paranaguá	+55 (0) 41 34220703	+55 (0) 41 99998 0008	zini_ali@itf.org.uk
Renialdo de Freitas	Inspector	Brasil	Santos	+55 13 3232 2373	+55 13 99761 0611	defreitas_renialdo@itf.org.uk
Vladimir Miladinov	Inspector	Bulgaria	Varna	+359 2 931 5124	+359 887 888 921	miladinov_vladimir@itf.org.uk
Peter Lahay	Coordinador	Canadá	Vancouver	+1 604 251 7174	+1 604 418 0345	lahay_peter@itf.org.uk
Karl Risser	Inspector	Canadá	Halifax	+1 902 455 9327	+1 902 237 4403	risser_karl@itf.org.uk
Vincent Giannopoulos	Inspector	Canadá	Montreal	+1 514 931 7859	+1 514 970 4201	giannopoulos_vincent@itf.org.uk
Nathan Smith	Inspector	Canadá	Vancouver			Smith_Nathan@itf.org.uk
Juan Villalon Jones	Inspector	Chile	Valparaíso	+56 32 2217727	+56 99 2509565	villalon_juan@itf.org.uk
Miguel Sanchez	Inspector	Colombia	Barranquilla	+57 5 3795493	+57 310 657 3399	sanchez_miguel@itf.org.uk
Romano Peric	Coordinador	Croacia	Dubrovnik/Ploce	+385 20 418 992	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
Mario Sarac	Inspector	Croacia	Rijeka	+385 51 330 953	+385 98 1775 729	sarac_mario@itf.org.uk
Milko Kronja	Inspector	Croacia	Sibenik	+385 22 200 320	+385 98 336 590	kronja_milko@itf.org.uk
Morten Bach	Inspector	Dinamarca	Copenhague	+45 88920355	+45 21649562	bach_morten@itf.org.uk
Peter Hansen	Inspector	Dinamarca	Copenhague	+45(0)36 36 55 85	+45 30582456	hansen_peter@itf.org.uk
Talaat Elseify	Inspector	Egipto	Puerto Said	+20 66 3324 100	+20 100 1638402	elseify_talaat@itf.org.uk
Jaanus Kuiv	Inspector	Estonia	Tallinn	+372 6116 392	+372 52 37 907	kuiv_jaanus@itf.org.uk
Kenneth Bengts	Coordinador	Finlandia	Helsinki	+358 9 615 20 258	+358 40 455 1229	bengts_kenneth@itf.org.uk
Jan Örn	Coordinador Adjunto	Finlandia	Turku	+358 9 613 110	+358 40 523 33 86	orn_jan@itf.org.uk
Heikki Karla	Inspector	Finlandia	Helsinki	+358 9 61520255	+358 50 4356 094	karla_heikki@itf.org.uk
Ilpo Minkkinen	Inspector	Finlandia	Helsinki	+358 9 615 20 253	+358 40 7286932	minkkinen_ilpo@itf.org.uk
Pascal Pouille	Coordinador	Francia	Dunkerque	+33 3 28 21 32 89	+33 3 80 23 95 86	pouille_pascal@itf.org.uk
Corine Archambaud	Inspector	Francia	El Havre	+33 235266373	+33 685522767	archambaud_corine@itf.org.uk
Geoffroy Lamade	Inspector	Francia	St Nazaire	+33 2 40 22 54 62	+33 660 30 12 70	lamade_geoffroy@itf.org.uk
Laure Tallonneau	Inspector	Francia	Brest	+33 2 98 85 21 65	+33 6 85 65 52 98	tallonneau_laure@itf.org.uk
Yves Reynaud	Inspector	Francia	Marsella	+33 4 915 499 37	+33 6 07 68 16 34	reynaud_yves@itf.org.uk
Merab Chijavadze	Inspector	Georgia	Batumi	+995 422 270177	+995 5 93 261303	chijavadze_merab@itf.org.uk
Hamani Amadou	Inspector	Alemania	Rostock	+49 381 670 0046	+49 170 7603862	amadou_hamani@itf.org.uk
Susan Linderkamp	Coordinador Adjunto	Alemania	Bremen	+49 421 330 33 33	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
Karin Friedrich	Inspector	Alemania	Hamburgo	+49 40 2800 6812	+49 170 85 08 695	friedrich_karin@itf.org.uk
Sven Hemme	Inspector	Alemania	Bremerhaven	+49 471 92189209	+49 151 27037384	hemme_sven@itf.org.uk
Ulf Christiansen	Inspector	Alemania	Hamburgo	+49 40 2800 6811	+49 171 64 12 694	christiansen_ulf@itf.org.uk
Tommy Molloy	Inspector	Gran Bretaña – Noroeste de Inglaterra		+44 151 639 8454	+44 776 418 2768	molloy_tommy@itf.org.uk
Liam Wilson	Inspector	Gran Bretaña	Escocia	+44 1224 210 118	+44 7539 171 323	wilson_liam@itf.org.uk
Paul Keenan	Inspector	Gran Bretaña – Nordeste de Inglaterra		+44 20 8989 6677	+44 7710 073880	keenan_paul@itf.org.uk
Stamatis Kourakos	Coordinador	Grecia	El Pireo	+30 210 411 6610/6604	+30 6 9 77 99 3709	kourakos_stamatis@itf.org.uk
Costas Halas	Inspector	Grecia	El Pireo	+30 210 411 6610/6604	+30 6944 297 565	halas_costas@itf.org.uk
Januario Jose Biague	Contacto	Guinea-Bissau	Bissau	+245 955905895	+245 966605246	bia_januar@yahoo.com.br
Jason Lam Wai Hong	Inspector	Hong Kong (China) - Hong Kong		+852 2541 8133	+852 9735 3579	lam_jason@itf.org.uk
Jónas Gardarsson	Inspector	Islandia	Reykjavik	+354 551 1915	+354 892 79 22	jonas@sjomenn.is
B V Ratnam	Inspector	India	Visakhapatnam	+91 8912 502 695 / 8912 552 592	+91 9 8481 980 25	ratnam_bv@itf.org.uk
Chinmoy Roy	Inspector	India	Calcuta	+91 33 2459 1312	+91 98300 43094	roy_chinmoy@itf.org.uk
K Sreekumar	Inspector	India	Chennai	+91 44 2522 3539	+91 9381001311	kumar_sree@itf.org.uk
Louis Gomes	Inspector	India	Mumbai	+91 22 2261 8368	+91 8080556373	gomes_louis@itf.org.uk
Mukesh Vasu	Inspector	India	Kandla	+91 2836 226 581	+91 94272 67843	vasu_mukesh@itf.org.uk
Narayan Adhikary	Inspector	India	Haldia	+91 3224 252203	+91 9434517316	Adhikary_Narayan@itf.org.uk
Thomas Sebastian	Inspector	India	Kochi	+91 484 2666409	+91 98950 48607	sebastian_thomas@itf.org.uk
Ken Fleming	Coordinador	Irlanda	Dublín	+353 1 85 86 317	+353 87 64 78636	fleming_ken@itf.org.uk
Michael Whelan	Inspector	Irlanda	Dublín		+353 872501729	whelan_michael@itf.org.uk
Michael Shwartzman	Inspector	Israel	Haifa	+972 4 8512231	+972 54 4699282	shwartzman_michael@itf.org.uk
Francesco Di Fiore	Coordinador	Italia	Génova	+39 10 25 18 675	+39 33 1670 8367	difiore_francesco@itf.org.uk
Bruno Nazzarri	Inspector	Italia	Livorno	+39 (0) 586 072379	+39 335 612 9643	nazzarri_bruno@itf.org.uk
Francesco Saitta	Inspector	Italia	Sicilia	+39 91 321 745	+39 338 698 4978	saitta_francesco@itf.org.uk
Gianbattista Leoncini	Inspector	Italia	Taranto	+39 99 4707 555	+39 335 482 703	leoncini_gianbattista@itf.org.uk
Paolo Serretiello	Inspector	Italia	Nápoles	+39 81 265021	+39 335 482 706	serretiello_paolo@itf.org.uk
Paolo Siligato	Inspector	Italia	Trieste		+39 3484454343	siligato_paolo@itf.org.uk
Joachim Mel Djedje-Li	Inspector	Costa de Marfil	Abidján	+225 21 35 72 17	+225 07 88 00 83	Djedje_Joachim@itf.org.uk
Calixte Kodjara	Contacto	Costa de Marfil	San Pedro	+225 08 17 60 65		kodjara_calixte@itf.org.uk
Kape Hie	Contacto	Costa de Marfil	San Pedro		+225 47 05 36 32	hie_kape@itf.org.uk
Fusao Ohori	Coordinador	Japón	Tokio	+81 (0)3 5410 8320	+81 (0)90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
Junya Ishino	Inspector	Japón	Nagoya	+81 52 655 5880	+81 90 5553 8193	ishino_junya@itf.org.uk
Shigeru Fujiki	Inspector	Japón	Chiba	+81 3 3735 0392	+81 90 9826 9411	fujiki_shigeru@itf.org.uk
Yoshihiro Toyomitsu	Inspector	Japón	Tokio	+81(0)3 5410 8320		toyomitsu_yoshihiro@itf.org.uk
Betty Makena Mutugi	Inspector	Kenya	Mombasa	+254 41 2230027	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk
HK Kim	Coordinador	Corea	Busan	+82 51 469 0294	+82 10 5441 1232	kim_hk@itf.org.uk
Bae Jung Ho	Inspector	Corea	Pusan	+82 51 463 4828	+82 10 3832 4628	bae_jh@itf.org.uk
Moon Hyeokjin	Inspector	Corea	Incheon	+82 32 881 9880	+82 10 4444 8436	hyeokjin_moon@itf.org.uk
Norbert Petrovskis	Inspector	Letonia	Riga	+371 67709242	+371 29215136	petrovskis_norbert@itf.org.uk
Andrey Chernov	Inspector	Lituania	Klaipeda	+37046410448	+370 699 28198	chernov_andrey@itf.org.uk
Paul Falzon	Contacto	Malta	Valletta	+356 79969670	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
Enrique Lozano Díaz	Inspector	México	Veracruz	+52 229 932 3023	+52 1 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
Jose Antonio Ramirez-Pelayo	Inspector	México	Manzanillo	+52 (314) 688-2936	+52 (1) 314 172 8089	ramirez_jose@itf.org.uk

Ayudando a los marinos del mundo

OFICINA CENTRAL DE LA ITF
LONDRES (REINO UNIDO)
Tel: +44 (0) 20 7403 2733
Email: mail@itf.org.uk

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

ITF AMÉRICAS
RIO DE JANEIRO (BRASIL)
Tel: +55 (21) 2223.0410
Email: itf_americas@itf.org.uk

Para obtener los datos de contacto completos de los inspectores de la ITF, visite www.itfseafarers.org/find_inspector.cfm

Inspectores de la ITF

ITF ÁFRICA
NAIROBI (KENYA)
Tel: +254 20 374 2774/5
Email: nairobi@itf.org.uk

ITF ÁFRICA (FRANCÓFONA)
OUAGADOUGOU (BURKINA FASO)
Tel: +226 (0) 50 375610
Email: itfwak@fasonet.bf

ITF MUNDO ÁRABE
AMÁN (JORDANIA)
Tel: +962 (0) 6 5821366
Email: arab-world@itf.org.uk

ITF ASIA Y EL PACÍFICO
DELHI (INDIA)
Tel: +91 (0) 11 2335 4408 / 7423 or 11 2373 1669
Email: itfindia@vsnl.com
TOKIO (JAPÓN)
Tel: +81 (0) 337 982 770 / Email: mail@itftokyo.org
SYDNEY (AUSTRALIA)
Tel: +61 420 928 780 / Tel: +64 21 227 1519
Email: sydneyoffice@itf.org.uk
SINGAPUR
ITF Asia Pacific Sub-Regional Office
52 Chin Swee Road
#05-00 Seacare Building
Singapore 169875
HONG KONG
ITF (FOC) Campaign Office
Rooms 1105 Alliance Building
133 Connaught Road C
Sheung Wan
Hong Kong, China

Lista de inspectores de la ITF continuación

NOMBRE	FUNCIÓN	PAÍS	PUERTO	TELÉFONO DE LA OFICINA	TELÉFONO MÓVIL	E-MAIL
Tomislav Markolović	Contacto	Montenegro	Bar	+382 30 315 105	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@itf.org.uk
Aswin Noordermeer	Inspector	Países Bajos	Rotterdam		+31 6 53 337522	noordermeer_aswin@itf.org.uk
Debbie Klein	Inspector	Países Bajos	Rotterdam		+31 6 53 182 734	klein_debbie@itf.org.uk
Gijs Mol	Inspector	Países Bajos	Rotterdam		+31 622 89 08 77	mol_gijs@itf.org.uk
Koen Keehnen	Inspector	Países Bajos	Rotterdam	+31 883680368	+31 624336109	keehnen_koen@itf.org.uk
Grahame McLaren	Inspector	Nueva Zelanda	Wellington	+64 4 801 7613	+64 21 292 1782	mclaren_grahame@itf.org.uk
Angelica Gjestrum	Coordinador	Noruega	Oslo	+47 22 82 58 24	+47 9 77 29 357	gjestrum_angelica@itf.org.uk
Tore Steine	Inspector	Noruega	Bergen	+47 55 23 00 59	+47 907 68 115	steine_tore@itf.org.uk
Truls M Vik Steder	Inspector	Noruega	Porsgrunn	+47 35 54 82 40	+47 90 98 04 87	steder_truls@itf.org.uk
Yngve Lorentsen	Inspector	Noruega	Tromso	+47 (0) 77 69 93 46	+47 (0) 41401222	lorentsen_yngve@itf.org.uk
Luis Carlos Fruto	Inspector	Panamá	Cristóbal/Balboa	+507 315 1904	+507 6617 8525	fruto_luis@itf.org.uk
Joselito Pedaria	Inspector	Filipinas	Ciudad de Cebú	+63 32 256 16 72	+63 920 9700 168	pedaria_joselito@itf.org.uk
Rodrigo Aguinaldo	Inspector	Filipinas	Manila	+63 2 536 8287	+63 917 8111 763	aguinaldo_rodrigo@itf.org.uk
Adam Mazurkiewicz	Coordinador	Polonia	Szczecin	+48 91 4239707	+48 501 539329	mazurkiewicz_adam@itf.org.uk
Grzegorz Daleki	Inspector	Polonia	Gdynia/Gdansk	+48 58 6616096	+48 514 430 374	daleki_grzegorz@itf.org.uk
João de Deus Gomes Pires	Inspector	Portugal	Lisboa	+351 21 391 8181	+351 91 936 4885	pires_joao@itf.org.uk
Felipe Garcia Cortijo	Inspector	Puerto Rico	San Juan	+1 787 999 8130	+1 787 410 1344	garcia_felipe@itf.org.uk
Adrian Mihalcioiu	Inspector	Rumania	Constantza	+40 241 618 587	+40 722 248 828	mihalcioiu_adrian@itf.org.uk
Sergey Fishov	Coordinador	Rusia	San Petersburgo	+7 812 718 6380	+7 911 096 9383	fishov_sergey@itf.org.uk
Kirill Pavlov	Inspector	Rusia	San Petersburgo	+7 812 718 6380	+7 911 929 04 26	pavlov_kirill@itf.org.uk
Olga Ananina	Inspector	Rusia	Novorossiysk	+7 8617 612556	+7 9887 621232	ananina_olga@itf.org.uk
Petr Osichansky	Inspector	Rusia	Vladivostock	+7 4232 512 485	+7 914 790 6485	osichansky_petr@itf.org.uk
Vadim Mamontov	Inspector	Rusia	Kaliningrado	+7 4012 656 840/475	+7 9062 38 68 58	mamontov_vadim@itf.org.uk
Mouhamed Diagne	Contacto	Senegal	Dakar	+221 775364071	+221 775364071	syndmarine@gmail.com
Seydina Ousmane Keita	Contacto	Senegal	Dakar		+221 77 692 64 08	souskeita@gmail.com
Daniel Tan Keng Hui	Contacto	Singapur	Singapur	+65 6379 5660	+65 9616 5983	daniel_tan@seacare.com.sg
Gwee Guo Duan	Contacto	Singapur	Singapur	+65 6390 1611	+65 9823 4979	duan_gwee@itf.org.uk
Luz Baz	Coordinador	España	Vigo	+34 986 221 177	+34 660 682 164	baz_luz@itf.org.uk
Mohamed Arrachedi	Inspector	España	Bilbao	+34 944 93 5659	+34 629 419 007	arrachedi_mohamed@itf.org.uk
Gonzalo Galan	Inspector	España	Las Palmas		+34 638809166	galan_gonzalo@itf.org.uk
Juan Ramon Garcia	Inspector	España	Valencia	+34 96 367 06 45	+34 628 565 184	garcia_juan@itf.org.uk
Ranjan Perera	Inspector	Sri Lanka	Colombo	+94 112 583040	+94 773 147005	perera_ranjan@itf.org.uk
Annica Barning	Coordinador	Suecia	Estocolmo		+46 70 57 49 714	barning_annica@itf.org.uk
Fredrik Bradd	Coordinador Adjunto	Suecia	Umea	+46 10 4803103	+46 761006445	bradd_fredrik@itf.org.uk
Göran Larsson	Inspector	Suecia	Gotemburgo	+46 10 480 3114	+46 70 626 7788	larsson_goran@itf.org.uk
Haakan Andre	Inspector	Suecia	Norrkoping	+46 8 791 41 02	+46 70 574 2223	andre_hakan@itf.org.uk
Mikael Lindmark	Inspector	Suecia	Malmo	+46(0)8 791 4100		lindmark_mikael@itf.org.uk
Sanders Chang	Inspector	Taiwán (China)	Taichung	+886 22515 0302	+886 921935040	chang_sanders@itf.org.uk
Tse-Ting Tu	Inspector	Taiwán (China)	Kaoshiung	+886 7 5212380	+886 988513979	tu_tse-ting@itf.org.uk
Franck Kokou Séyram Akpossi	Contacto	Togo	Lome	+228 90 04 24 07	+228 99 50 53 35	paxhominibus@hotmail.com
Muzaffer Civelek	Inspector	Turquía	Estambul	+90 216 4945175	+90 535 663 3124	civelek_muzaffer@itf.org.uk
Nataliya Yefrimenko	Inspector	Ucrania	Odessa	+380 482 429 901	+380 50 336 6792	yefrimenko_nataliya@itf.org.uk
Dwayne Boudreaux	Coordinador	EE.UU.	Nueva Orleans	+ 1 504 581 3196	+1 504 442 1556	boudreaux_dwayne@itf.org.uk
Enrico Esopa	Coordinador	EE.UU.	Nueva York	+1 201 434 6000 (ext 240)	+1 201 417 2805	esopa_enrico@itf.org.uk
Jeff Engels	Coordinador	EE.UU.	Costa occidental	+1 206 408 7713	+1 206 331 2134	engels_jeff@itf.org.uk
Barbara Shipley	Inspector	EE.UU.	Baltimore/Norfolk	+1 757 622 1892	+1 202 412 8422	shipley_barbara@itf.org.uk
Corey Connor	Inspector	EE.UU.	Charleston		+1 843 469 5611	connor_corey@itf.org.uk
Martin D. Larson	Inspector	EE.UU.	Portland		+1 503 347 7775	larson_martin@itf.org.uk
Shwe Tun Aung	Inspector	EE.UU.	Houston	+1 713 659 5152	+1 713 447 0438	aung_shwe@itf.org.uk
Stefan Mueller-Dombois	Inspector	EE.UU.	LA - Sur de California	+1 562 493 8714	+1 562 673 9786	mueller_stefan@itf.org.uk
Tony Sasso	Inspector	EE.UU.	Florida	+1 321 784 0686	+1 321 258 8217	sasso_tony@itf.org.uk
Michael Baker	Contacto	EE.UU.	Cleveland	+1 216 781 7816	+1 440 667 5031	baker_michael@itf.org.uk

Defendiendo sus derechos
Lean esto antes

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

Esto exige, a veces, tener que adoptar medidas ante los tribunales locales. En otros casos, se procede al boicot del buque. Lo importante es utilizar en cada país la acción correcta. Es posible que la acción correcta en un país sea incorrecta en otro.

Pónganse en contacto y pidan asesoramiento al representante nacional de la ITF, sobre quien encontrarán la dirección de email y los números de teléfono en la parte central de este boletín. Deberán también buscar asesoramiento jurídico local antes de adoptar una medida.

Hay países en los que, en caso de huelga, la legislación va en contra de los intereses de la tripulación. De ser así, el representante de la ITF les indicará la razón.

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

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

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

Accidentes marítimos

Existen directrices internacionales para garantizar que los marinos reciban un trato justo si su buque se ve involucrado en un accidente marítimo – ya sea por parte de los propietarios del buque, el puerto, el Estado costero, el Estado de bandera o la legislación de su propio país. Estos son sus derechos en caso de que esto le suceda:

- Usted tiene derecho a un abogado. Solicite uno antes de responder a preguntas o realizar declaraciones, puesto que eso puede ser utilizado en su contra en una futura causa judicial.
- Usted debe poder entender lo que se está diciendo; pida a las autoridades que detengan el interrogatorio si usted no entiende. Si usted tiene dificultades debido al idioma utilizado, solicite un intérprete.
- Su compañía tiene la obligación de ayudarlo – póngase en contacto con su compañía y/o su sindicato para solicitar asesoramiento y asistencia.

Puede obtener más información en: www.itfseafarers.org/your_legal_rights.cfm

¡Es una estafa!

Si usted acaba de recibir una oferta de trabajo inesperada que es demasiado buena para ser cierta, es una estafa, advierte el secretario adjunto de la Sección de Gente de Mar de la ITF Fabrizio Barcellona

Si usted ha recibido una oferta de trabajo inesperada por correo electrónico, piense antes de hacer nada. ¿Provenía de una conocida compañía naviera o de cruceros? ¿Los salarios son más de lo que usted ha soñado? Entonces es una estafa.

Las estafas de contratación dirigidas a los marinos – en particular a las personas que quieren trabajar en la industria de los cruceros – se han agravado. Los estafadores crean su propio sitio web, utilizan típicamente el nombre y el logotipo de una compañía genuina, y difunden el mensaje mediante correos directos, anuncios y avisos gratuitos.

Una vez que usted acepta la oferta de trabajo falsa le pedirán un honorario "único". Quizá para cubrir el costo del transporte para incorporarse al buque, el costo del visado o un costo administrativo. Esto es automáticamente una estafa porque, según lo establecido en el Convenio sobre el trabajo marítimo, es ilegal solicitar una comisión de agencia a un marino para conseguirle un empleo a bordo.

No pague nada a los estafadores. Volverán por más, prometerán que esta es la última vez, y le advertirán que si usted no realiza una última contribución perderá lo que ya ha pagado. No se detendrán hasta haberle chupado hasta la última gota de sangre.

Aunque usted haya comenzado a aceptar una oferta pero se niegue a pagar esos primeros honorarios, es probable que ellos le hayan pedido su nombre, fecha de nacimiento, dirección particular y una copia escaneada de su pasaporte. Pueden usar estos datos para usurpar su identidad. Si usted ha proporcionado sus datos bancarios, notifique inmediatamente a su banco o le vaciarán su cuenta.

Las estafas son de bajo riesgo y bajo costo. Los países de origen de los estafadores no interponen acciones judiciales (los estafadores nunca están radicados en países como el Reino Unido, los EE.UU. y Australia).

¿Qué puede hacer?

Aléjese. No proporcione sus datos personales. Si ha efectuado algún pago, deténgase ahora.

Compruebe todas las ofertas de trabajo. Si llegó por correo electrónico y no fue solicitada, elimínela y advierta a sus amigos. Sea igualmente cuidadoso con las ofertas de trabajo en los sitios web que dicen ser de compañías navieras o de contratación y de puestos de trabajo falsos en sitios web reales, en particular aquellos que tienen avisos y anuncios laborales gratuitos.

Si está buscando trabajo, visite los sitios web de compañías de cruceros reales y de grandes compañías navieras. Busque advertencias en el sitio y póngase en contacto con la sede verdadera en caso de duda.

Si tiene dudas sobre una oferta de trabajo que ha recibido, puede enviar un correo electrónico a la ITF a **jobscam@itf.org.uk** para solicitar asesoramiento.

Algunos indicios comunes de las estafas

- **Cualquier oferta de trabajo no solicitada**
- **Cualquier pedido de dinero en cualquier momento, sin importar para qué sea**
- **Cualquier pedido de datos bancarios**
- **Cualquier pedido de escaneo de sus documentos personales, tales como pasaporte o cualificaciones**
- **Un número de teléfono celular, especialmente si es el principal contacto de una supuesta oficina**
- **Direcciones de correo electrónico de proveedores gratuitos, tales como gmail, globomail, Yahoo**
- **Direcciones de correo electrónico en las que el dominio del país es distinto del país en el que supuestamente está situada la oficina**
- **Mensajes con errores ortográficos y gramaticales**

El abandono: la vergüenza del sector marítimo

Se sabe que un gran número de marinos nacionales e internacionales son víctimas del abandono. La ITF trabaja para resolver este problema, centrándose en aspectos como la repatriación, los salarios impagos y las provisiones vitales básicas para los marinos abandonados. Colaboramos estrechamente con los organismos de las Naciones Unidas, las administraciones nacionales, las organizaciones internacionales, las compañías navieras, los propietarios de buques y las agencias de contratación. El *Boletín de los Marinos* analiza cómo el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, brinda a la ITF y los sindicatos una mayor influencia para hacer frente a este flagelo para la industria y pone de relieve un caso espeluznante de abandono en Omán

La ITF ayuda a tripulaciones abandonadas en Omán

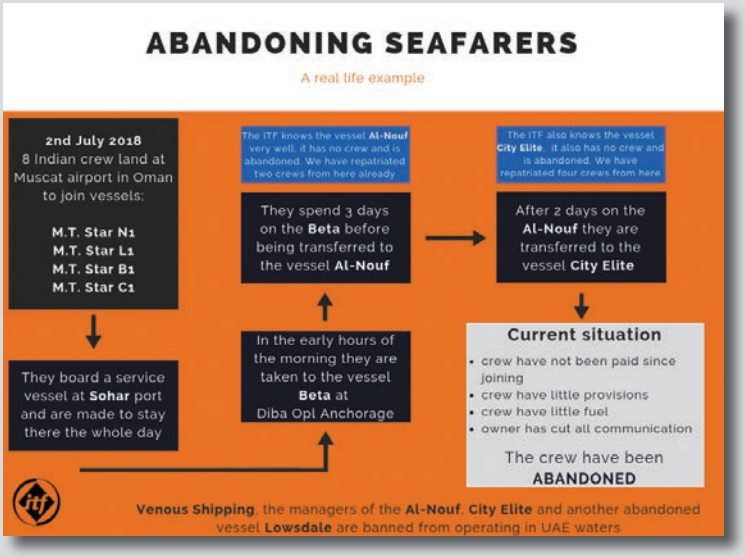
Algunos de los casos más terribles de abandono ocurren en la región del mundo árabe. Pero según señala el inspector de la ITF Mohamed Arrachedi, la conducta repetida de Venous Shipping es lo peor que ha visto

Venous Shipping ya tiene prohibido operar en las aguas de los EAU debido a su abandono de tres buques – el Al-Nouf, el City Elite y el Beta. Pero esto no lo ha detenido y como resultado, se pidió a la ITF que ayudara a 16 marinos indios abandonados durante más de cuatro meses en 2018.

Los tripulantes habían sido contratados por Al Noor al Satee Marine Services y debían incorporarse a los buques en puertos de Omán. Poco después de que subieran a bordo en agosto de 2018 fueron abandonados. Su alojamiento era muy deficiente, no tenían suficientes provisiones y no se les había pagado un solo dólar en cuatro meses.

La ITF ya había ayudado a tripulaciones abandonadas en esos buques en 2016 y 2017, por lo cual nos impactó ver la misma historia desarrollándose una vez más, solo que con distintos tripulantes.

Como muestra la ilustración (a la derecha) fueron llevados de buque en buque mientras estaban desesperados por irse y regresar a casa. Finalmente, tras mucho esfuerzo, logramos que los 16 marinos desembarcaran el 6 de noviembre y esperamos repatriarlos pronto. Su historia no ha terminado aún, ya que el propietario se niega a pagarles. ■



Los clubes P e I desempeñan un papel fundamental cuando los marinos son abandonados

Si usted es abandonado o resulta lesionado en el trabajo, una compañía de seguros u otro proveedor de seguros expedirá la seguridad financiera que los propietarios de buques deben tener disponible para la tripulación a fin de atender sus reclamos financieros. Jonathan Hare, presidente del comité de seguros obligatorios del International Group, nos explica más al respecto

Ochenta y ocho países, que representan el 91 por ciento del arqueo de la flota mundial, han ratificado el MLC. Este logro significativo es testimonio de la voluntad política de esos gobiernos y del proceso de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) que reúne a los gobiernos, los empleadores y los sindicatos para formular la política marítima.

En virtud del MLC, los propietarios de buques deben proporcionar pruebas de seguridad financiera para cubrir sus responsabilidades por lesiones personales u otras reclamaciones de los marinos. Estas deben incluir el pago de hasta cuatro meses de salarios impagos y otros gastos conexos en caso de que el propietario del buque no haya cumplido sus obligaciones en virtud del acuerdo de empleo de los marinos u otro acuerdo contractual.

El Grupo Internacional de Clubes P e I (IG, por su sigla en inglés) está compuesto por 13 compañías de seguros marinos de responsabilidad civil, de las que dependen los propietarios del 95 por ciento de la flota mundial para cumplir esas prescripciones del MLC. En 2016, los Clubes del IG introdujeron nuevas reglas y estructuras de seguro que tuvieron como consecuencia los certificados de seguridad financiera que los propietarios de buques ahora deben exhibir a bordo de sus buques.

El IG colaboró recientemente en la capacitación de nuevos inspectores de la ITF, incluida la gestión eficaz de reclamaciones sobre lesiones personales. Esto brindó la oportunidad de intercambiar opiniones sobre cuestiones que podrían demorar la pronta repatriación de los marinos tras un abandono.

Hemos constatado que algunas jurisdicciones eran reacias a permitir que los marinos abandonados dejaran el buque sin imponer condiciones sobre su liberación, tales como insistir en que una tripulación sustituta subiera a bordo del buque antes de que se permitiera desembarcar a la tripulación abandonada.

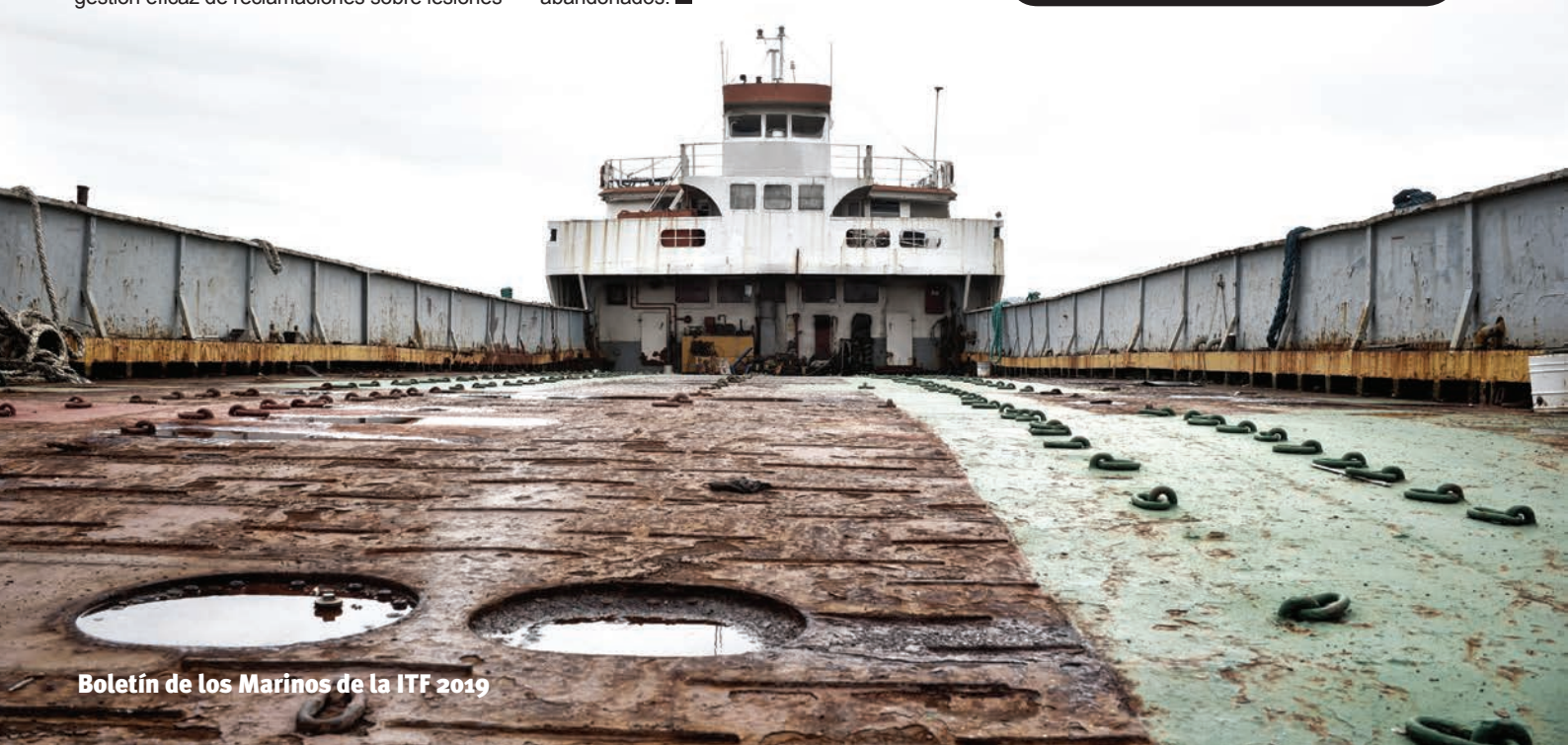
En virtud del MLC, un Estado debe facilitar la pronta repatriación de la tripulación que ha sido abandonada en su jurisdicción. Sin embargo, los Estados a menudo no cooperan plenamente con el proceso de repatriación. Es fundamental que la ITF y otras partes informen de esos casos a la OIT y la Organización Marítima Internacional (OMI).

Al trabajar en colaboración con la industria marítima y la OIT, deberíamos ver cambios en la imagen y el comportamiento de algunos Estados. Y al continuar poniendo el énfasis en el bienestar de los marinos, estas cuestiones deberían desaparecer a lo largo del tiempo.

A la altura del otoño de 2018, el IG había respondido colectivamente a 32 casos de abandono. Los clubes continuarán trabajando activamente con la ITF y otros para permitir la pronta repatriación de los tripulantes abandonados. ■

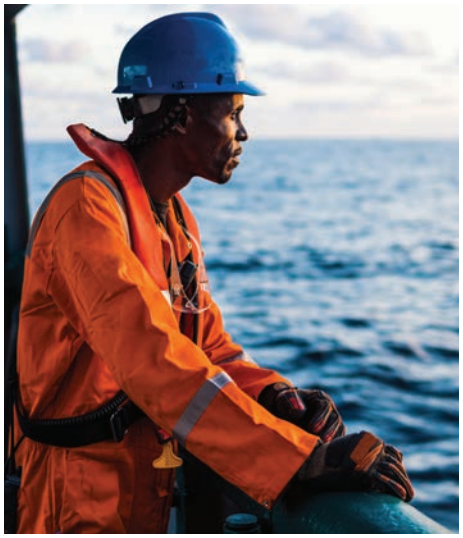
Grupo Internacional de Clubes P e I

- **The Swedish Club - www.swedishclub.com**
- **UK P&I Club - www.epandi.com**
- **Skuld - www.skuld.com**
- **Britannia - www.britanniapandi.com**
- **Steamship Mutual - www.steamshipmutual.com**
- **Gard - www.gard.no**
- **The London P&I Club - www.londonpandi.com**
- **West of England - www.westpandi.com**
- **North - www.nepia.com**
- **Shipowners - www.shipownersclub.com**
- **The Standard - www.standard-club.com**
- **The American Club - www.american-club.com**
- **The Japan Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association - www.piclub.or.jp**



Alerta a los marinos abandonados: ¡actúen rápido o corren el riesgo de salir perdiendo!

Si piensa que ha sido abandonado, es fundamental que presente su queja y se ponga en contacto con la compañía de seguros lo antes posible. De lo contrario, explica el coordinador del cuerpo de inspectores de la ITF Steve Trowsdale, usted podría salir perdiendo desde el punto de vista financiero



La seguridad financiera para proteger a los marinos que han sido abandonados es obligatoria para todos los buques que enarbolen una bandera que haya ratificado el Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC) 2006 o que esté navegando por puertos a los que se aplica el MLC. Los propietarios de buques deben contar con un seguro, directamente accesible a las tripulaciones, con fondos suficientes para proporcionar asistencia financiera oportuna en caso de abandono. Esto supone que no haya más marinos abandonados durante meses sin alimentos, ni salario, ni una forma de regresar a casa.

Los agentes de contratación y los marinos deberían verificar que un buque cuente con un seguro contra abandono antes de firmar un contrato. Y pensar dos veces antes de firmar un contrato si no se puede confirmar la certificación.

El certificado de seguridad financiera debe estar exhibido muy visiblemente a bordo en inglés. Se denominará "Certificado de seguro u otra seguridad financiera con respecto a los costos y las responsabilidades de la repatriación de los marinos según se estipula en virtud de la Regla 2.5.2, Norma A2.5.2 del Convenio sobre el trabajo marítimo 2006, en su forma enmendada".

Usted puede verificar que la certificación siga siendo válida buscando su buque en el sitio web del club P e I o de la compañía de seguros que figura en el certificado.

Si cree que corre el riesgo de ser abandonado, o lleva dos meses o más sin recibir su salario y desea ser repatriado, no espere demasiado para actuar. Presente una queja y póngase en contacto directamente con la compañía de seguros, o pida a la ITF que lo haga en su nombre.

El seguro cubrirá hasta cuatro meses de salarios pendientes y otros derechos estipulados en su acuerdo de empleo o acuerdo de negociación colectiva. Por eso es importante no esperar hasta que sea demasiado tarde. Si usted espera seis meses para presentar la solicitud, solo obtendrá los salarios atrasados correspondientes a cuatro meses.

El seguro debe cubrir también todos los gastos razonables, incluidos alimentos adecuados, indumentaria cuando fuere necesaria, alojamiento, agua potable, combustible esencial para sobrevivir a bordo y cualquier tipo de atención médica necesaria, además de los costos de repatriación (viajes "apropiados y rápidos", normalmente por vía aérea, y todos los costos razonables de un viaje, tales como comida, alojamiento y transporte de efectos personales). El seguro se aplicará a partir del momento en que se produjo el abandono y hasta la llegada a su país. ■

Usted puede reclamar el seguro si el propietario del buque:

- **no cubre los gastos de su repatriación; o**
- **lo ha dejado a usted sin el mantenimiento ni el apoyo necesarios; o**
- **ha roto de manera unilateral sus lazos con usted, incluido el impago de los salarios contractuales durante un período de al menos dos meses.**

La ITF lleva el abandono al foro internacional

El 24 de abril de 2018, una delegación de la ITF realizó una presentación innovadora sobre el costo humano del abandono durante el 105º período de sesiones del Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional (OMI).

La presentación de la ITF era la primera sobre el abandono de los marinos que se realizaba en la reunión. Se centró en el análisis de los datos más recientes de la base de datos de la OMI y la Organización Internacional del Trabajo (OIT) sobre los incidentes notificados de abandono de marinos. La presentación y el resumen de la labor en curso de la ITF fueron muy apreciados por los Estados Miembros y las organizaciones.

Branko Berlan, representante de la ITF ante la OMI, señaló: "El cuerpo de inspectores de la ITF y los afiliados locales han estado haciendo todo lo posible para mitigar esas situaciones extremas. No obstante, es preciso que un mayor número de Estados rectores de puerto y Estados de abanderamiento adopten un papel más activo, y en el seno de la OMI hicimos hincapié en la necesidad primordial de que todos los presentes cumplan sus obligaciones y muestren solidaridad en acción para mejorar el bienestar y los derechos de los marinos.

"Apreciamos las expresiones genuinas de interés y disposición para cooperar con la ITF en beneficio de los marinos."

La industria de los cruceros en primer plano

Para muchas personas, los tripulantes de los cruceros son los marinos más visibles porque son quienes se encargan de hacer que las vacaciones de los pasajeros sean una experiencia para recordar y atesorar. El *Boletín de los Marinos* averigua cuál es la situación de los tripulantes y qué les depara el futuro

Entre bastidores en un crucero

¿Trabajar en un crucero es tan glamoroso como podría parecer? Livia Martini, Asistente del coordinador de la ITF en Italia, recoge su experiencia como oficial de cubierta en la industria para arrojar luz sobre la realidad de la vida a bordo

Cuando tenía 16 años, y pensaba en trabajar en buques de pasaje, la única cosa con la que soñaba era la posibilidad de estar en un sitio distinto del mundo cada día. Bueno, ¡eso es lo que la mayoría de las personas cree sobre trabajar en un crucero! En realidad, para trabajar en un hotel flotante gigante que emplea a un promedio de más de 1.000 personas debes amar tu trabajo desde lo más profundo de tu corazón.

¿Por qué es así? Bueno, el salario es bueno y a mí siempre me pagaron en fecha. Pero estás trabajando durante muchos meses lejos de casa, con personas de muchas culturas diferentes, en lugares con distintos husos horarios, quizá cada 10 días. Además de eso, está la responsabilidad que cada tripulante tiene una vez que él o ella sube a bordo de un crucero.

Además de realizar tu trabajo normal, debes estar listo para cuidar de tus pasajeros en caso de emergencia. Cada tripulante tiene una tarea en caso de emergencia y debe practicarla al

La rápida expansión representa desafíos para la tripulación

La industria de cruceros está creciendo rápidamente, y continuamente aparecen en el horizonte buques más grandes y mejores. Fabrizio Barcellona, secretario adjunto de la Sección de Gente de Mar, examina lo que esto supone para la tripulación

menos una vez a la semana, quizás incluso durante su período de descanso.

Tenga en cuenta también que el crucero está en funcionamiento las 24 horas – la cubierta, el motor, la cocina y los departamentos electrotécnicos funcionan en todo momento, junto con cada aspecto de la prestación de servicios hoteleros y médicos.

Como oficial de cubierta trabajaba 10 horas por día. Estar de guardia supone que comes a distintas horas del día, y a veces solo una vez al día. Te dan comidas gratis en el comedor de los oficiales o en el restaurante de autoservicio. Uno de los beneficios del trabajo es poder relajarse en la piscina y el gimnasio para la tripulación.

Mientras los pasajeros están allí para pasar unas vacaciones estupendas, las personas que les proporcionan todos los servicios tienen que vivir en el buque durante ocho o nueve meses. En vez de disfrutar de suites de lujo con un balcón con vista al mar, la tripulación se aloja en camarotes pequeños. Como cadete durante 12 meses tuve que compartir mi camarote con otra cadete. Como ella hacía un turno distinto al mío, era difícil en términos de la privacidad y el descanso.

Para mí, el mejor aspecto de mi trabajo era la emoción de pilotear un crucero y poner en práctica mis años de estudio. Vi muchos lugares e hice muchos amigos de nacionalidades y ámbitos completamente diferentes. El peor aspecto del trabajo es la sensación de ser simplemente un número.

La industria de cruceros está creciendo enormemente, por lo cual es muy acertado prestar más atención a los seres humanos que hacen que los pasajeros vivan esas experiencias fantásticas. ■

Es difícil seguir el ritmo de los buques cada vez más grandes que ingresan en el mercado de los cruceros. El más grande hasta la fecha (el Symphony of the Seas, lanzado en abril de 2018) puede transportar a más de 6.500 pasajeros con una tripulación de 2.200.

Esta rápida expansión presenta desafíos para la tripulación. La ITF representa a los marinos en organismos como la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT), que establecen normas mundiales sobre las condiciones de empleo, la contratación, la capacitación y la seguridad en el mar. La ITF y los sindicatos afiliados están colaborando para garantizar que los empleadores cumplan esas normas, y hagan hincapié en la formación de aptitudes y el profesionalismo para contratar y retener a la tripulación.

En 2018, la ITF realizó un estudio para obtener un panorama de la industria. El mismo reveló que unos 340.000 miembros de los sindicatos de la ITF están contratados en cruceros – casi un tercio de los 850.000 marinos representados por los sindicatos de la ITF que trabajan en toda la industria marítima.

Cuatro sindicatos clave firman el mayor número de acuerdos aplicables a cruceros entre los tripulantes y las empresas navieras – el Sindicato de Marinos de Noruega (NSU), FIT-CISL de Italia, Nautilus International y ver.di de Alemania.

Marinos de unas 161 nacionalidades componen la tripulación de los cruceros a escala mundial. El mayor número proviene por lejos de las Filipinas (más de 81.000), seguido de la India (casi 37.000) e Indonesia (30.000).

Las visitas de los inspectores de la ITF a los cruceros revelan un equilibrio general bueno entre el número de hombres y mujeres a bordo. En el ámbito hotelero de los cruceros, hombres y mujeres suelen hacer los mismos trabajos. Las diferencias surgen en lo que respecta a la tripulación náutica, donde los hombres dominan.

Lamentablemente, los marinos que buscan obtener empleo en cruceros son blanco particular de los empleadores fraudulentos – los agentes de contratación y los sitios web que solicitan dinero para conseguirle a usted un empleo a bordo o para la capacitación necesaria. Lea sobre cómo protegerse a sí mismo en la página 8 de la guía separable. ■

Nuevo servicio de asesoramiento apoya a miles de familias indias del ámbito marítimo

La elevada demanda por un nuevo programa sindical de asesoramiento ha mostrado la magnitud del estrés y la depresión entre los marinos indios y sus familias. El Dr. Syed Asif Altaf, coordinador del programa mundial de bienestar de la ITF, y Abdulgani Serang, secretario general del Sindicato Nacional de Marinos de la India, informan

Todos los marinos saben que el buque es un entorno laboral sumamente exigente. También es un hogar durante meses, pero lejos de la familia y a menudo con poco o ningún acceso a información, asesoramiento o servicios médicos. Esos factores afectan la salud mental de los marinos y pueden ocasionar estrés y depresión.

Hay cada vez más pruebas de una crisis emergente.

En una encuesta mundial de la ITF realizada en 2015 en todos los principales países proveedores de mano de obra marítima se determinó que casi el 50 por ciento de los 614 encuestados señalaron que se sentían deprimidos a veces o a menudo; y un número muy significativo indicó que había considerado el suicidio – en las Filipinas, el 41 por ciento de los marinos sabía de compañeros de trabajo que habían contemplado el suicidio. Según cifras internas de reclamaciones del Club P e I del Reino Unido, las muertes por suicidio entre los marinos se habían más que triplicado, del 4,4 por ciento en 2014 al 15,3 por ciento en 2015.

No obstante, el bienestar mental de los marinos continúa siendo un tema tabú y la industria marítima está respondiendo muy lentamente.

Algunos empleadores han introducido servicios de asesoramiento telefónicos para la tripulación, pero la confidencialidad y las cuestiones relacionadas con la confianza impiden que los marinos busquen ayuda. A menudo se sienten reacios a hablar de su salud mental y buscar el apoyo necesario porque tienen miedo de perder su empleo y ser incluidos en una lista negra.

El Sindicato Nacional de Marinos de la India (NUSI, por su sigla en inglés) lleva mucho tiempo abogando por una mejor salud mental para los marinos a escala mundial. En marzo de 2017 lanzó su programa bandera NUSI SAHARA – sahara es una palabra local hindi que significa apoyo.

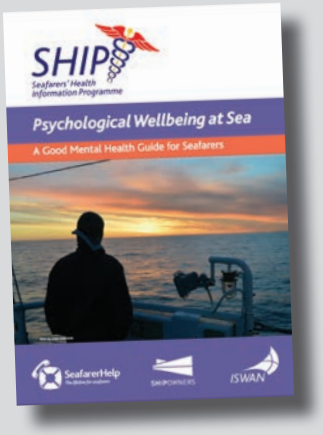
Los servicios gratuitos de ayuda telefónica y por internet disponibles las 24 horas proporcionan asesoramiento personalizado a todos los marinos indios y sus familias por parte de psicólogos y orientadores especialmente capacitados. Tienen por objeto mejorar el bienestar mental y gestionar el estrés lo antes posible antes de que empeore.

Durante sus primeros 18 meses, NUSI SAHARA recibió 709 llamadas telefónicas – alrededor del 69 por ciento eran de marinos, el resto eran de familiares. Esa demanda por el servicio confirma que la salud mental de los familiares también se ve afectada negativamente por las prolongadas ausencias de los marinos de sus hogares.

De las personas que llamaban a la línea de ayuda, casi el 69 por ciento informó que padecían estrés y ansiedad. Alrededor del 54 por ciento de las llamadas eran por problemas relacionados con el personal directivo en el trabajo, mientras que el 35 por ciento eran sobre la familia y las relaciones personales. Lo que preocupa es que el 20 por ciento de los marinos padecían estrés debido al acoso, el conflicto e incluso la violencia física por parte de compañeros de trabajo.

NUSI SAHARA también organiza talleres en su oficina y en el albergue de los marinos en Mumbai para ayudar a los marinos y sus familias a mitigar el estrés y aprender estrategias de superación eficaces y técnicas prácticas para hacer frente al estrés. Hasta el momento, 4.500 participantes han asistido a 160 talleres.

Guía de la ISWAN sobre *la salud mental y el bienestar de los marinos*



En octubre de 2018, la ISWAN (Red Internacional para el Bienestar y la Asistencia de los Marinos) publicó en más idiomas su guía de autoayuda para los marinos preocupados por su salud mental y bienestar.

El bienestar psicológico en el mar, originalmente publicado en inglés, se encuentra ahora disponible en árabe, chino, filipino, hindi, ruso y español.

La guía, escrita por una especialista en psicología clínica, proporciona a los marinos consejos sencillos y prácticos sobre cómo reconocer los riesgos para el bienestar y cómo mejorar su bienestar, a pesar de los muchos desafíos de la vida en el mar.

La ISWAN también ha lanzado un paquete de formación gratuito, en asociación con KVH Videotel. *La salud mental y el bienestar de los marinos* abarca varios temas y señala dónde puede usted encontrar apoyo.

***El bienestar psicológico en el mar* puede descargarse de http://bit.ly/2qluFLM, y *La salud mental y el bienestar de los marinos* puede descargarse de http://bit.ly/2PE8VsG**

Las exigencias laborales y la lucha para lograr un equilibrio entre la vida familiar y la vida laboral claramente contribuyen a causar y exacerbar los problemas de salud mental. Pero la preponderancia más elevada de estrés y ansiedad – notificada por el 69 por ciento de aquellos que utilizaron el servicio de asesoramiento – es causada por factores asociados a la insatisfacción personal y profesional de los marinos.

Varios miles de marinos y sus familias ya han tenido acceso al apoyo en los primeros 18 meses del programa SAHARA. Esperamos que asistirlos para que encuentren ayuda fácilmente mejore tanto su calidad de vida como su productividad en el trabajo.

La ITF colaborará con sindicatos de distintos sectores del transporte sobre la forma en que el modelo y el programa SAHARA pueden reproducirse para los trabajadores de todos los tipos de transporte, que padecen estrés y depresión.

Los cinco mejores consejos para una buena salud mental en el mar:

1. **Haga más de lo que lo hace feliz – lo que sea que disfrute, disponga de tiempo para hacerlo.**
2. **Piense en lo que lo hace estar agradecido – y agradezca a las personas que han marcado una diferencia positiva en su vida de alguna manera.**
3. **Cultive los vínculos familiares acordando antes de irse de casa cuánto y con qué frecuencia pueden ponerse en contacto unos con otros de manera realista.**
4. **Participe en actividades comunitarias, tales como noches de películas o juegos informáticos de varios jugadores.**
5. **Manténgase en forma físicamente haciendo ejercicio en forma regular, siguiendo una dieta equilibrada y observando períodos de descanso adecuados.**

La red de ITF Mundo Árabe se está expandiendo rápidamente

La red de ITF Mundo Árabe e Irán continúa desarrollando una estructura más sólida de contactos sindicales y nuevos inspectores en una región donde los marinos son particularmente vulnerables a la explotación. Pocos países del Mundo Árabe han ratificado el Convenio sobre el trabajo marítimo y los sindicatos son inexistentes en muchos de esos países u operan en un entorno difícil. El coordinador de la red, Mohamed Arrachedi, nos pone al día

El número de marinos que solicitan asistencia en la región del Mundo Árabe e Irán está aumentando, por lo que continuamos construyendo y consolidando la capacidad de la ITF y sus sindicatos afiliados para responder de manera eficaz.

Por eso estamos identificando y estableciendo un mayor número de contactos en más países. Los contactos tienen experiencia, son personas que tienen un nombre en los sindicatos afiliados a la ITF y cuentan con los conocimientos marítimos y las aptitudes lingüísticas en inglés para ayudar a los marinos con una variedad amplia de problemas y trabajar con las autoridades marítimas para resolver casos.

Desde que se lanzó la red en enero de 2017 ha crecido hasta contar con 20 contactos en ocho países, incluido un equipo en Irán de seis miembros del sindicato IMMS afiliado a la ITF, que cubre todos los puertos iraníes. En breve se expandirá a 24 contactos en 10 países. Actualmente estamos trabajando para designar a nuevos contactos a fin de cubrir seis puertos nuevos (tres en Omán, dos en Marruecos y Sfax en Túnez), tres contactos para cubrir cada uno de los puertos clave en Yemen (Hodeidah, Mukalla, Mukha), y uno en el puerto de Sudán.

La ITF está proporcionando capacitación y educación a sus sindicatos en la región a fin de que se sientan mejor equipados y más dispuestos a entablar relaciones con los interlocutores clave en la industria, tales como los organismos gubernamentales y las autoridades marítimas. También estamos ayudando a los sindicatos de la ITF a colaborar más, para que se vuelvan más fuertes juntos y se ayuden unos a otros para hacer frente a los desafíos prácticos, como la negociación colectiva. Varios sindicatos han firmado ya sus propios acuerdos de la ITF que cubren a los marinos que trabajan en los buques de las compañías nacionales y los buques BDC, mientras que otros han firmado acuerdos conjuntos con otros sindicatos de la ITF.

Una actividad importante ha sido la organización de una serie de seminarios – seis hasta la fecha – conjuntamente con administraciones marítimas y ministerios de transporte de los EAU, Bahrein, Kuwait y Omán para reforzar sus conocimientos del Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC) y, en última instancia, alentar a más países de la región a ratificar el MLC.

Estos seminarios – y el que organizamos en noviembre de 2018 en Turquía para el equipo del IMMS de Irán – ayudan a intercambiar aptitudes y mejores prácticas para responder a los marinos que se encuentran en peligro en la región. Entre enero de 2017 y septiembre de 2018, la ITF y sus contactos respondieron a tripulaciones en 159 casos, muchos de ellos eran casos de abandono crónico, y recuperaron más de USD1,8 millones por concepto de salarios atrasados. Entre los mayores casos de salarios atrasados se encontraban el Fatima, de bandera de San Vicente, en Libia, el Goodman, de bandera panameña, en los EAU, el Freedom, de bandera de Togo, en Argelia, y el Avonmore, de bandera de Bahrein, en Marruecos.

Varios de nuestros casos involucraban a tripulaciones abandonadas durante períodos prolongados – lea la historia de abandono en Omán que figura en la página 19. ■

Los avances tecnológicos no reemplazarán a los marinos

El Capitán Kuba Szymanski, secretario general de InterManager, asociación comercial internacional para el sector de la gestión naviera y de tripulaciones, comparte su opinión sobre el futuro de los marinos

El Día Marítimo Mundial en la Organización Marítima Internacional (OMI), en septiembre de 2018, supuso una oportunidad única para formular a las más altas autoridades la pregunta perspicaz: ¿cuál es el futuro de nosotros, los marinos?

La respuesta fue muy alentadora – ¡nos necesitan! Las personas no pueden imaginar el transporte naviero sin nosotros, y pasará mucho tiempo antes de que veamos buques sin dotación, aunque podríamos ver varios buques autónomos antes.

Entonces, ¿a qué se debe tanto bombo? Bueno, algunas personas en nuestra industria se están despertando a la idea de "el internet de las cosas" que va de la mano de los "grandes datos" y el apetito de las compañías de tecnología para expandir su influencia a la terra nova o, en este caso, la aqua nova del transporte marítimo.

Nosotros, los marinos, somos responsables de bienes activos muy importantes – al menos el 90 por ciento de todas las mercancías transportadas a escala mundial y el modo de transporte más limpio. El transporte marítimo ha crecido en un 100 por ciento a lo largo de los últimos 10 años. ¡Ahora navegamos en más de 90.000 buques regidos por el Convenio SOLAS!

Desplazamos estos bienes activos y los mantenemos. Aquellos que nos culpan de los desastres causados por el temido error humano olvidan por completo la cantidad de veces al día que evitamos desastres graves. Sin embargo, siempre que menciono eso escucho: "bueno, para eso se les paga"!

Muy bien, estoy contento de que me paguen para evitar desastres. Y tan pronto como la tecnología pueda ayudar, podremos obtener resultados incluso mejores. La industria aérea ya ha dado ese salto. Los pilotos simplemente pilotean el avión - no se encargan de hacer las nóminas, ni llevan las cuentas de avituallamiento ni el mantenimiento previsto.

Aguardo impaciente el momento en que, en el sector marítimo, los navegantes se dediquen a navegar, los maquinistas se dediquen a las máquinas, y la tecnología, que supuestamente debe hacer que los buques sean autónomos, se encargue de todas las tonterías burocráticas por nosotros.

Imaginen: nada de mensajes de llegada; nada de documentación de llegada para aduanas, inmigración, o la policía; ¡nada de agentes! O quizá muchos agentes encargados de ocuparse de las tonterías en el puerto, dejando que los marinos se ocupen de cuidar de los buques.

Es posible que haya nuevos roles a bordo, que requieran del uso de la informática y de aptitudes más técnicas para cuidar de equipos cada vez más sofisticados. En cubierta puedo ver un rol para los operadores responsables de supervisar la tecnología, restablecer las computadoras y ayudar a las computadoras cuando se quedan atascadas.

Pero nuestra experiencia y conocimientos son sumamente difíciles de reemplazar. Así que no nos demos por vencidos aún. ■

La carrera del Capitán Szymanski

El Capitán Szymanski comenzó su carrera marítima en 1985 como oficial de cubierta en buques gaseros y quimiqueros y se convirtió en capitán en 1999. Tras desempeñar diversas funciones en tierra, se incorporó a InterManager como secretario general en 2010. Entre sus muchas cualificaciones se encuentra el Certificado de Superintendencia de Buques, expedido por la Academia Lloyds. Da clase sobre la gestión naviera, y en julio de 2018 recibió un doctorado honorario de la Universidad Solent de Southampton en reconocimiento de su contribución a la industria marítima.

La lucha por los puestos de trabajo de los marinos nacionales

Sindicatos indios protestan por la flexibilización del cabotaje

Abdulgani Serang, secretario general y tesorero del Sindicato Nacional de Marinos de la India (NUSI), explica por qué los sindicatos están protestando contra las medidas adoptadas por el gobierno para abrir el cabotaje

La India es tanto un país de suministro de mano de obra de marinos como un país propietario de buques, y los marinos indios trabajan tanto en buques indios como en buques de banderas extranjeras.

En los buques de bandera india, los propietarios de buques deben emplear únicamente a marinos indios, y miles tienen un trabajo remunerado en virtud del Convenio Constitutivo de la India. No obstante, el Ministerio de Transporte Marítimo ha adoptado recientemente medidas que amenazarán directamente los puestos de trabajo de todos los marinos a bordo de los buques de bandera de la India.

Hasta ahora, solo los buques de bandera india tenían permitido transportar carga nacional. Pero el gobierno ha eliminado esa prescripción y ha abierto nuestro cabotaje de carga a buques portacontenedores de bandera extranjera con tripulación extranjera. Esta flexibilización de las reglas podría ampliarse a los buques tanque y otros buques.

Eso supone que los buques de bandera extranjera competirán con los propietarios de buques indios por el comercio costero. Si eso sucede, todos los marinos que trabajan en el marco del Convenio Constitutivo de la India perderán sus empleos. Muchos marinos indios ya han perdido su empleo a causa de buques de bandera extranjera y, si las compañías navieras indias eligen operar bajo banderas extranjeras, se perderán otros miles de puestos de trabajo más.

El NUSI y el Sindicato Marítimo de la India (MUI, por su sigla en inglés) y sus marinos han protestado enérgicamente contra esta flexibilización del cabotaje, que es perjudicial para toda la fraternidad del transporte marítimo indio y para los marinos en particular.

Haremos todo lo posible para lograr que sea revocada. ■

Los marinos son fundamentales para una industria marítima próspera, que impulsa el crecimiento económico y respalda la independencia y la seguridad de un país. Esto se sostiene mediante el cabotaje – el sistema de reservar el comercio marítimo nacional de un país para sus propios marinos – pero lamentablemente el cabotaje se ve cada vez más amenazado por los propietarios de buques que buscan obtener ganancias a expensas de los puestos de trabajo y las competencias de los marinos nacionales.

Cuatro sindicatos hablan con el *Boletín de los Marinos* sobre sus iniciativas para proteger los puestos de trabajo nacionales y las comunidades locales y detener el *dumping* social que debilita las normas laborales

Sindicatos de Chile esperan aniquilar un proyecto de ley sobre el cabotaje en la industria de cruceros

Los sindicatos de marinos tienen por objeto aprovechar su éxito parlamentario en relación con la imposición de límites a las propuestas gubernamentales para la apertura del cabotaje, informa Juan Luis Villalón Jones, inspector de la ITF en Valparaíso, Chile

Los sindicatos de marinos hemos dejado claro que no estamos en contra de que las compañías navieras extranjeras para el transporte de pasajeros desarrollen actividades comerciales en Chile. Simplemente exigimos que si lo hacen, deben operar en el marco de la legislación chilena. De lo contrario, tememos que sentaría un precedente para abrir nuestro cabotaje, algo a lo que nos opondríamos utilizando todos los medios legales posibles.

El proyecto de ley del gobierno para abrir el cabotaje a los buques de pasaje alrededor de la costa de Chile lamentablemente sobrevivió al debate en el senado, la cámara más elevada del Parlamento.

La buena noticia, no obstante, es que algunos cambios sugeridos por los sindicatos de marinos fueron tomados en cuenta por los senadores y se han incluido en la propuesta enmendada que se remitirá a la cámara baja.

El proyecto de ley tiene por objeto aplicarse a todos los buques crucero con una capacidad para más de 400 pasajeros, y a algunos para menos de 400 pasajeros.

Esperamos que una vez que llegue a la cámara baja, la ITF y los sindicatos de marinos puedan ejercer presión en forma satisfactoria y evitar que la propuesta se apruebe – porque cualquier cambio que se introduzca a la misma exigiría un nuevo examen por parte del senado y, a juzgar por las experiencias pasadas, esto tendría como consecuencia que el proyecto de ley quedara "durmiente" para siempre. ■

El cabotaje australiano se está viendo debilitado

Dean Summers, coordinador de la ITF en Australia, describe cómo la legislación sobre cabotaje del país se está viendo debilitada y cómo se está explotando a las tripulaciones extranjeras

El cabotaje existe en la legislación australiana en virtud de la Ley de Navegación Costera. Pero se está viendo debilitado drásticamente por las disposiciones que fomentan el transporte marítimo extranjero en lugar de los buques de bandera y tripulación nacionales. Algunos buques extranjeros pasan años en la costa australiana.

La Ley rige la navegación costera otorgando permisos a los buques autorizados a transportar pasajeros o carga entre los puertos de Australia. El sistema de concesión de permisos permite que se expidan permisos provisionales a los agentes, operadores y fletadores. Las solicitudes para la obtención de permisos adolecen de varios defectos y los sindicatos marítimos se sienten frustrados por el misterio y la manipulación en torno a estas.

Actualmente existen menos de 10 buques registrados en Australia, si bien los miembros del Sindicato Marítimo de Australia (MUA, por su sigla en inglés) están empleados en otros ámbitos, tales como el sector de las actividades mar adentro y en remolcadores.

Una condición estipulada en virtud del sistema de concesión de permisos provisionales es que los marinos internacionales que sustituyan a trabajadores australianos deben percibir una remuneración acorde a los antiguos laudos salariales, lo que el gobierno afirma que es un laudo de la red de seguridad. Esto es mucho menos que lo que los marinos australianos ganan, pero más que el laudo de la ITF.

Las tripulaciones internacionales también deben percibir una bonificación – la diferencia entre el salario en su propio país y el laudo salarial del sector de los marinos (SIA, por su sigla en inglés) – correspondiente a los días que transporten carga nacional australiana. Ese pago por el cabotaje costero se aplica únicamente en su tercera travesía y en las siguientes en un lapso de un año.

Esta prescripción no se supervisó activamente, y muchos propietarios se niegan a pagar salarios adicionales hasta que los tripulantes no presenten una queja. ■

Sindicatos de los EE.UU. enfrentan crecientes amenazas al cabotaje

Este ha sido otro año de intensa labor para promover y proteger las leyes de cabotaje en los Estados Unidos, informa David Heindel, secretario y tesorero del Sindicato Internacional de Marinos de América del Norte

Cabe destacar que este año, un grupo anticabotaje (el Instituto Cato), con cuantiosos fondos, lanzó lo que se prevé será una campaña que durará años en contra de la Ley Jones, que ha protegido nuestra seguridad nacional, económica e interior durante casi un siglo.

Esto se suma a los habituales ataques erróneos a la Ley Jones por parte de comités asesores e individuos que son enemigos del transporte marítimo con bandera estadounidense o que simplemente desconocen la realidad.

A pesar de esos ataques, muchos sindicatos de la ITF continúan defendiendo exitosamente la Ley Jones, y funcionarios administrativos, miembros del Congreso y numerosos líderes militares de alto rango han respaldado a la marina mercante estadounidense. Se obtuvieron varios resultados positivos en 2018, incluida la legislación promarítima introducida en el Congreso que apoyará la construcción nacional de buques tanque (aunque se utilizarían para cargas de exportación). Asimismo, se están botando en astilleros estadounidenses o se están construyendo para el mercado nacional nuevos buques tanque, buques portacontenedores y una combinación de buques portacontenedores/de transbordo rodado.

También recibimos y publicamos un estudio importante realizado por Seafarers' Rights International, titulado Las leyes de cabotaje del mundo.

La coalición de la Asociación Marítima Estadounidense (AMP, por su sigla en inglés) – que incluye a sindicatos de la ITF como miembros – también está realizando una labor excepcional para defender las leyes de cabotaje, en particular en lo que respecta a la iniciativa en curso para dar a conocer los datos sobre los beneficios que la Ley Jones conlleva para la economía de los EE.UU. y la seguridad nacional. ■

Una encuesta revela el panorama mundial del cabotaje

En un informe pionero publicado en septiembre de 2018 se revelaron la naturaleza y el alcance de las leyes de cabotaje en distintas partes del mundo y se proporcionó el primer análisis independiente desde 1992. Dicho informe reveló que 91 países que representaban el 80 por ciento de los Estados marítimos costeros miembros de las Naciones Unidas cuentan con leyes de cabotaje que restringen la actividad marítima extranjera en sus rutas de navegación costera nacionales. El informe de Seafarers' Rights International (SRI) fue encargado por la ITF y su elaboración llevó más de dos años. Será de gran ayuda en la formulación de las políticas sobre cabotaje.

Puede descargar *Las leyes de cabotaje del mundo* de http://bit.ly/2RlhhUm.

Nueva cláusula de los CNC protege a los marinos de realizar la trinca

Los marinos corren peligro cuando los propietarios de buques les exigen hacer la labor de trinca que corresponde a los portuarios. Una cláusula revisada relativa a los portuarios negociada en el convenio de negociación colectiva (CNC) aprobado por la ITF ha aclarado las disposiciones laborales, explica Peter Lahay, coordinador nacional de la ITF en Canadá

En la mayoría de los puertos, los portuarios reivindican la labor de trinca como su jurisdicción. Pero algunos propietarios de buques presionan a los marinos para que hagan la labor de trinca además de sus funciones ordinarias. Las compañías de seguros marítimos y las agencias de los Estados rectores de puerto están cada vez más preocupadas por las tripulaciones a las que se exige realizar la trinca y destrinca durante la navegación.

Ante esta situación, la postura de la ITF es clara: la trinca es trabajo de los portuarios.

La presión económica impuesta por la brevedad de los plazos y las franjas supone que a la tripulación se le exija a menudo que suelte el material de trinca en el mar en condiciones de tormenta a fin de que el buque pueda ser manipulado inmediatamente a su llegada. Esto no es seguro para los marinos.

Los contenedores que no están debidamente sujetos se balancean con las condiciones del mar y el viento. Esto puede causar algo conocido como una "caída por apilamiento", donde las esquinas debilitadas de los contenedores se rompen y ocasionan la caída de todos los contenedores apilados.

Muchos Estados de abanderamiento permiten unos niveles de dotación poco realistas a bordo de los buques, lo cual supone que los complementos pequeños de la tripulación están a menudo cansados mientras hacen guardia en el puente o en la sala de máquinas. La función principal de la tripulación es la navegación segura y el mantenimiento del buque. La fatiga ya ha llevado a colisiones y varadas, brazos aplastados, extremidades apretadas y caídas mortales. El trabajo de trinca no debería añadirse a las tareas de una tripulación que ya trabaja demasiado.

Con el fin de aclarar la postura de que la trinca es trabajo de los portuarios, la cláusula revisada del CNC de la ITF señala:

"Garantizar que ni los marinos ni ninguna otra persona a bordo, ya sea contratada en forma permanente o provisional por la Compañía, prestarán servicios de manipulación de la carga en un puerto, terminal o a bordo de un buque, donde los portuarios, que son miembros de un sindicato afiliado a la ITF, estén prestando los servicios de manipulación de la carga. En caso de que no haya un número suficiente de portuarios cualificados disponibles, la tripulación del buque podrá realizar la labor, siempre y cuando exista un consentimiento previo del Sindicato de Portuarios de la ITF o de los sindicatos de la ITF en cuestión; y siempre y cuando los marinos se ofrezcan como voluntarios para desempeñar dichas funciones, y estén cualificados y sean debidamente compensados por esa labor. A los efectos de esta cláusula, los "servicios de manipulación de la carga" podrían incluir, sin que la enumeración sea exhaustiva, el embarque, el desembarque, la trinca, la destrinca, la revisión y la recepción."

Durante décadas, los portuarios han luchado para mejorar las condiciones de los marinos. Ahora es el momento de trabajar juntos para reconocer que los marinos no deberían hacer el trabajo de los portuarios. La solidaridad significa que nos cuidamos los unos a los otros.

Si tiene alguna preocupación sobre su seguridad, por favor póngase en contacto con un inspector de la ITF o envíenos un correo electrónico a dockers@itf.org.uk

La ITF lleva al gobierno irlandés a los tribunales

Jonny Warring, auxiliar jurídico superior de la ITF, nos pone al día con respecto a la contienda legal en curso por los derechos de los pescadores migrantes en Irlanda

La ITF continúa su lucha por los derechos de los pescadores migrantes en Irlanda llevando al Estado irlandés a los tribunales.

Tras descubrir varios casos de presuntos malos tratos y posible tráfico de personas en la industria pesquera irlandesa, la ITF llegó a la conclusión de que el régimen actual utilizado para expedir permisos a los pescadores migrantes para autorizarlos a trabajar en Irlanda estaba facilitando el problema y que varios órganos estatales no estaban cumpliendo su obligación de supervisar el régimen.

Ken Fleming, coordinador de la ITF para el Reino Unido e Irlanda, lleva 10 años recopilando pruebas de malos tratos en la industria pesquera y su trabajo ha permitido la identificación de más de 15 posibles víctimas del tráfico de personas.

En mayo de 2018, la ITF envió un aviso oficial al Ministro de Justicia e Igualdad, en el que indicaba la intención de entablar una acción judicial. El ministro no respondió de manera sustantiva y la ITF decidió proceder con la acción judicial. Tras una serie de retrasos, se fijó una audiencia para el caso a finales de noviembre. En la audiencia, la ITF espera obtener un mandato provisional que impida el funcionamiento del régimen de permisos.

El fin último de la medida es lograr la suspensión permanente del régimen y destacar la inacción del Estado irlandés en relación con los numerosos casos de presuntas violaciones de los derechos humanos en la industria pesquera irlandesa. ■

Primer sindicato ofrece esperanza a los pescadores tailandeses

Johnny Hansen, presidente de la Sección de Pesca de la ITF, celebra el lanzamiento del primer sindicato que representa a los pescadores en Tailandia, que sufren algunos de los peores abusos en la industria a nivel mundial

El uso extendido de mano de obra esclava, víctima de la trata de personas y sometida a trabajo forzado en la industria pesquera tailandesa, junto con las condiciones laborales peligrosas, los horarios prolongados, y una falta de protecciones legales para los pescadores, ha sido muy difundido y ha sido condenado a escala internacional en los últimos años.

El gobierno tailandés ha reaccionado al escrutinio mundial poniendo a punto los marcos de supervisión e inspección y reforzando la legislación nacional, incluido el aumento de las sanciones en caso de infracción de los derechos de los pescadores. Pero la mayoría de los pescadores en Tailandia sigue siendo vulnerable al abuso y la explotación.

La ITF se ha mostrado firme en que, sin derechos exigibles en el lugar de trabajo y la fuerza que emana de estar representado por un sindicato, las violaciones de los derechos laborales y el maltrato a los pescadores continuarán.

Tras 12 meses de organización en los puertos de distintas partes de Tailandia, en mayo de 2018, la ITF lanzó oficialmente la Red de Derechos de los Pescadores (FRN, por su sigla en inglés), sindicato de pescadores independiente y democrático que hará campaña para mejorar los salarios, las condiciones laborales y los derechos laborales de todos los pescadores en la industria pesquera tailandesa.

La red obtuvo un amplio respaldo del movimiento sindical mundial, las federaciones sindicales, los centros sindicales y los sindicatos marítimos nacionales, y los sindicatos de Tailandia.

El lanzamiento en Songkhla (Tailandia) contó con la participación de dirigentes sindicales de KPI de Indonesia, IFOMS de Myanmar y el Congreso Obrero de Camboya; organizaciones sin fines de lucro, incluidas la Organización Internacional del Trabajo (OIT), ACTRAV, el Centro de Solidaridad, Human Rights Watch y Stella Maris; y el mayor procesador de marisco de Tailandia, Thai Union.

El establecimiento de la FRN es un enorme paso para los derechos de los pescadores en la industria pesquera de Tailandia, y a escala regional en Asia.

Los derechos no se otorgan, se obtienen, y cuando se trata de defender y mejorar las condiciones laborales de los pescadores, la mejor forma de avanzar es que los pescadores se representen a sí mismos, se sindicalicen y se defiendan.

La FRN continuará formando a cientos de pescadores en primeros auxilios y procedimientos en caso de lesión, ejerciendo presión sobre el gobierno tailandés para que ratifique el Convenio 188 sobre el trabajo en el sector pesquero, y trabajando con Thai Union en la implementación de su Código de conducta relativo a los buques. ■

“Hasta ahora no ha habido un sindicato democrático en la industria pesquera tailandesa. La presencia de pescadores sindicalizados en la mesa, participando en el diálogo social y negociando acuerdos va a ser muy importante. Lograr que los pescadores se sienten a la mesa para hablar de lo que quieren y expongan la manera en que quieren hacerlo realidad, eso es verdaderamente importante, y hasta que se fundó el sindicato FRN, la pesca tailandesa no había tenido un representante formal como ese.”

Jason Judd, oficial técnico superior y director del programa Combatiendo las formas inaceptables de trabajo en la industria pesquera y del marisco en Tailandia, oficina de la OIT en Tailandia, Camboya, y la República Democrática Popular Lao

Siga los progresos de la Red de Derechos de los Pescadores en www.justiceforfishers.org

Nueva directora del Fondo para los Marinos de la ITF aspira a apoyar mejor a los marinos

El *Boletín de los Marinos* conversa con Katie Higginbottom, nueva directora del Fondo para los Marinos de la ITF, y conoce sus planes para trabajar de nuevas maneras a fin de apoyar mejor el bienestar de los marinos

Usted asumió su nueva función en julio de 2018. Háblenos de su formación y de lo que la llevó al Fondo

Hace mucho tiempo estudié ruso y francés, trabajé en el mundo editorial y, posteriormente, hice una maestría en política y economía antes de incorporarme a la Sección de Gente de Mar de la ITF en 2005. Me interesaban las dificultades de los trabajadores migrantes e indirectamente eso me llevó al ámbito marítimo, que también era cercano para mí puesto que mi padre fue marino allá por las décadas del cincuenta y el sesenta. Fue maravilloso conseguir un puesto de trabajo en la ITF, pero también triste porque mi padre había fallecido recientemente y echaba de menos poder hablar con él al respecto.

Trabajar en el mar supone estar fuera de las jurisdicciones y protecciones normales, lo cual está bien si uno tiene un empleador responsable. Es preciso que los marinos sean respetados y facultados para hacer frente a los casos demasiado frecuentes de malos tratos y explotación que requieren la intervención de la ITF. Ser directora del Fondo me brinda la oportunidad perfecta de tener un mayor impacto en la vida de los marinos.

¿Qué cambios desea introducir en la forma en que funciona el Fondo?

El objetivo del Fondo es ser el líder en la promoción y mejora del bienestar de los marinos a escala mundial. Estamos analizando las tendencias marítimas y los cambios geográficos para garantizar que aprovechamos al máximo nuestra influencia y complementamos la labor de la ITF. Entre las zonas de interés figuran China, África occidental, Oriente Medio y América del Sur, donde creemos que podríamos hacer más para crear asociaciones y proyectos a fin de fomentar nuestras metas.

Nos gustaría ampliar nuestra labor con los sindicatos miembros de la ITF – en particular aquellos procedentes de países de suministro de mano de obra y los Estados rectores de puerto con infraestructura limitada – a través de programas que promuevan el bienestar de los marinos y sus familias. Un elemento importante de ello será entablar relaciones más sólidas con actores influyentes de la industria, tales como los propietarios de buques, los clubes P e I y los operadores de las redes de terminales mundiales.

Asimismo queremos apoyar a los dirigentes sindicales nuevos y jóvenes en sus iniciativas relacionadas con el bienestar, y continuaremos financiando becas para la Universidad Marítima Mundial y el Instituto de Derecho Marítimo Internacional.

¿Cómo será eso en la práctica?

Nos estamos centrando en la labor en tres esferas prioritarias: el acceso de los marinos a la comunicación, la salud y el bienestar en el trabajo, y el apoyo a las familias de los marinos.

El acceso a internet sigue siendo una

preocupación fundamental para los marinos y, a medida que la tecnología digital se expande, esto se convierte en una cuestión de "derechos digitales". El Fondo encargará una investigación, continuará financiando proyectos que faciliten el acceso al wi-fi en los puertos, y promoverá las mejores prácticas en toda la industria.

La naturaleza del entorno laboral de los marinos – períodos prolongados lejos de casa, en un ambiente reducido, contratos largos y tipos de turnos que provocan fatiga – puede exacerbar el estrés psicológico. El Fondo desea contribuir a una mejor comprensión de los factores de riesgo y a un mayor apoyo a los marinos y sus familias.

Las largas ausencias de casa también pueden afectar la dinámica familiar de los marinos. El Fondo tiene la intención de ampliar su apoyo a las iniciativas impulsadas por los sindicatos para ofrecer mejores servicios a las familias de los marinos, tales como el acceso a los servicios de asesoramiento, el asesoramiento financiero, la orientación a los niños y la educación en materia de gestión financiera.

Un ejemplo de ello es el proyecto Filika (Lifeboat) en Turquía, iniciativa del Sindicato de Marinos de Turquía y el departamento de psicología de la Universidad Sabahattin Zeim de Estambul. La investigación inicial mostraba que una cuestión clave eran las presiones que representaba para la vida familiar un padre frecuentemente ausente. El proyecto tiene un componente práctico en la labor que se realiza con trabajadores sociales para apoyar a las mujeres e hijos necesitados de los marinos.

¿Qué ha sido lo más destacado de sus primeros meses en el puesto?

Ha sido muy motivante y gratificante conocer a los marinos, los sindicatos y las organizaciones de bienestar de distintas partes del mundo para deliberar sobre la manera en que el Fondo puede tener la mayor incidencia.

Mi primera visita fue al puerto de Argel en julio para deliberar con los sindicatos y las autoridades portuarias locales sobre la manera en que el Fondo podía respaldar la provisión de instalaciones y servicios de bienestar. Los marinos no pueden bajar a tierra en Argelia por motivos de seguridad, por lo cual es particularmente importante encontrar una manera de prestar los servicios dentro del puerto.

En la conferencia de la Asociación de Apostolados Marítimos Norteamericanos (NAMMA, por su sigla en inglés), realizada en Baltimore, en agosto de 2018, fue digno de admiración ver la dedicación de los trabajadores voluntarios que dan una enorme cantidad de tiempo y energía para hacer que los marinos extranjeros se sientan bien recibidos en lo que, de lo contrario, serían puertos fríos, impersonales, e incluso hostiles. El Fondo apoya a muchas de esas organizaciones otorgando subvenciones para vehículos para los visitantes de los buques y el mantenimiento de los centros y el equipo. Mientras estuvimos allí visitamos dos centros locales para marinos y entregamos a la Rvda. Mary Davisson, directora y capellán del Centro Internacional para Marinos de Baltimore, un adhesivo del Fondo para el miniautobús que habíamos financiado recientemente. ■

Participantes del proyecto Filika

"Pods" de comunicación portátiles

Delegados al Congreso de la ITF prueban el nuevo pod

Las encuestas realizadas por el Fondo y otras organizaciones de financiación y bienestar marítimos revelan que el acceso a una conexión fiable a internet es una preocupación fundamental para los marinos.

En respuesta, el Fondo ha mandado transformar cinco cajas de contenedores de 20 pies en "pods" de comunicación portátiles para proporcionar a los marinos acceso al wi-fi, consolas de tabletas y un espacio para relajarse. Los "pods" funcionan con paneles solares, ahorran energía y son viables en las zonas que carecen de infraestructura existente.

En el momento de prepararse este boletín, los dos primeros "pods" estaban destinados a Yakarta (Indonesia) y la isla Tin Can (Nigeria), y el resto deberían llegar pronto a Senegal, Colombia y Brasil.

El Fondo para los Marinos es la sección benéfica de la ITF – encuentre más información en www.seafarerstrust.org

Aplicaciones gratuitas de la ITF: ITF Gente de Mar e ITF Bienestar

ITF Gente de Mar

- Infórmese sobre su buque
- Entérese de lo que un sindicato puede hacer por usted
- Descubra dónde obtener ayuda en una crisis
- Póngase en contacto con la ITF
- Encuentre un inspector de la ITF o un sindicato de la ITF

ITF Bienestar

¿Le preocupan el VIH/SIDA, las infecciones de transmisión sexual, la tuberculosis, la malaria, el virus del Zika o el estrés?

Encuentre la información y el asesoramiento más actualizados:

- Síntomas
- Transmisión
- Tratamiento
- Prevención
- Errores comunes con respecto a la enfermedad

Son gratuitas y están disponibles tanto para dispositivos ***Android*** como ***iOS***; simplemente descárguelas de su tienda de aplicaciones o de ***www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm***

Otras maneras de mantenerse al tanto de la vida en el mar:

- Manténgase informado y opine sobre las últimas noticias utilizando ***#itfseafarers*** en ***Twitter***
- Esté al tanto de las noticias sobre la ITF y los sindicatos en ***@ITFglobalunion*** en Twitter y en ***www.facebook.com/ITFseafarerssupport***

La trinca en los puertos es tarea de los portuarios

¿Se le está pidiendo que realice la trinca y sujeción de contenedores a bordo de los buques en los puertos?

Si a usted se le está pidiendo que realice la trinca o destrinca en un puerto sin el permiso escrito del sindicato local de portuarios, su compañía podría estar infringiendo un acuerdo colectivo de la ITF. Háganos saber si esto le sucede mediante un correo electrónico con detalles sobre lo ocurrido, el nombre y el emplazamiento del buque, enviado a: Reclaimlashing@itf.org.uk

La ITF garantiza la confidencialidad de sus datos y no informará a su empleador.

Proteja su seguridad y apoye a sus hermanos y hermanas en los muelles negándose a hacer el trabajo de trinca y destrinca en los puertos a bordo de los buques cubiertos por acuerdos de la ITF.