

BOLETÍN DE LOS MARINOS



FEDERACIÓN
INTERNACIONAL
DE LOS TRABAJADORES
DEL TRANSPORTE

LA GENTE DE MAR MANTIENE EL MUNDO EN MOVIMIENTO

EN ESTE NÚMERO:

LA PANDEMIA DE COVID-19 SIGUE PERJUDICANDO A LA GENTE DE MAR
EL FLAGELO DEL ABANDONO

SU NUEVA GUÍA SEPARABLE AMPLIADA PARA OBTENER AYUDA





- 4 CAMPAÑA BDC**
- 5 IMPACTO DE LA PANDEMIA DE COVID-19**
- 8 VACUNACIÓN DE LA GENTE DE MAR**
- 10 HISTORIAS DESDE LA PRIMERA LÍNEA**
- 12 SINDICATOS EN ACCIÓN**
- 13 ABANDONO**
- 16 PERFIL: PADDY CRUMLIN, PRESIDENTE DE LA ITF**
- 18 MUJERES MARINAS**

GUÍA SEPARABLE

12 PÁGINAS CON INFORMACIÓN DE CONTACTO Y ASESORAMIENTO

- 19 TRANSPORTE MARÍTIMO SOSTENIBLE**
- 20 SHIPBESURE Y ESTAFAS DE CONTRATACIÓN**
- 22 CRIMINALIZACIÓN**
- 25 SALUD Y BIENESTAR**
- 26 PERFIL: CUERPO DE INSPECTORES/AS**
- 30 BANDERAS DE CONVENIENCIA**
- 32 PERSONAL DE PESCA**
- 34 PERSONAL PORTUARIO**
- 35 FONDO DE MARINOS DE LA ITF**
- 36 SITIOS WEB Y REDES SOCIALES DE LA ITF**

Para ver la versión digital, escanee el siguiente código:



La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) es una federación mundial de sindicatos del transporte que representa a cerca de 20 millones de trabajadores y trabajadoras del sector de casi 700 organizaciones afiliadas en 150 países, incluidos más de 910 000 marinos. Está organizada en ocho secciones industriales: gente de mar, pesca, navegación interior, puertos, transporte ferroviario, transporte por carretera, aviación civil y servicios turísticos. La ITF representa a los trabajadores y trabajadoras del transporte a escala mundial y promueve sus intereses mediante la solidaridad y campañas mundiales. La ITF cuenta con 130 inspectores e inspectoras y contactos que trabajan en puertos de distintas partes del mundo.

BOLETÍN DE LOS MARINOS DE LA ITF N.º 36/2022

Publicado en 2022 por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), 49-60 Borough Road, Londres SE1 1DR, Reino Unido. Podrán obtenerse ejemplares adicionales del *Boletín de los Marinos* (publicado en alemán, árabe, birmano, chino, español, indonesio, inglés, japonés, ruso y turco) dirigiéndose a la ITF en la dirección arriba indicada. Asimismo, pueden descargarse los archivos PDF de la página web <https://www.itfseafarers.org/en/resources/materials>.

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

Imagen de portada: © Aljon Manlangit, "Papa is tired, but Papa will never give up" (Papá está cansado, pero papá nunca se rendirá), imagen ganadora del concurso de fotografía del Fondo de Marinos de la ITF de 2021 "Ojos que no ven, corazón que sí siente"



“En nombre de la ITF me gustaría expresar nuestro enorme agradecimiento a ustedes, la gente de mar, por su profesionalidad, sacrificio y ardua labor al seguir transportando las mercancías del mundo durante otro año de dificultades e incertidumbre ocasionadas por la pandemia de COVID-19”.

Estimados amigos y amigas:

En nombre de la ITF me gustaría expresar nuestro enorme agradecimiento a ustedes, la gente de mar, por su profesionalidad, sacrificio y ardua labor al seguir transportando las mercancías del mundo durante otro año de dificultades e incertidumbre ocasionadas por la pandemia de COVID-19.

También quiero dar las gracias a nuestros sindicatos afiliados que han continuado proporcionando solidaridad y apoyo práctico y psicológico a sus miembros en estos momentos tan difíciles, en los que la gente de mar y sus familias sufren inestabilidad financiera y ansiedad.

Trabajar más allá de lo estipulado en el contrato, no tener autorización para gozar del permiso de tierra, no recibir a veces la atención médica necesaria... el *Boletín de los Marineros* analiza lo que la ITF y sus sindicatos afiliados están haciendo para paliar los efectos de la pandemia en la vida de la gente de mar.

Aún queda mucho por hacer, pero la presión ejercida para que la gente de mar pueda vacunarse en su país y en puertos extranjeros ha tenido buenos resultados. Los sindicatos locales, los inspectores e inspectoras de la ITF y los centros de bienestar para la gente de mar han ayudado a impulsar esta labor fundamental sobre el terreno.

Ofrecemos una guía sobre lo que el sistema de banderas de conveniencia (BDC) significa verdaderamente para la gente de mar. Analizamos algunos casos de abandono en los que el sistema BDC obstaculiza la obtención de salarios atrasados y la repatriación de la gente de mar. Y estudiamos algunos ejemplos de cómo el sistema retrasa la justicia cuando la gente de mar se ve involucrada en investigaciones penales.

Si busca un nuevo empleo en el sector marítimo, descubra cómo nuestro sitio web especializado ShipBeSure puede ayudarle en cada una de las etapas del proceso de contratación, así como a evitar ser víctima de estafadores.

Hemos ampliado nuestra guía separable para incluir más información esencial y asesoramiento y facilitar su uso.

Al cierre de esta edición del *Boletín de los Marineros* continúa el terrible conflicto en Ucrania. Hablo en nombre de toda la familia de la ITF cuando afirmo que nuestros pensamientos están con la gente de mar ucraniana y rusa y sus familias, atrapadas en estos acontecimientos trágicos. Nuestro corazón está con ustedes.

En solidaridad y con la esperanza de un 2022 pacífico,

Stephen Cotton

Secretario general de la ITF

La campaña BDC de la ITF en números, 2021

INSPECCIONES DE LA ITF

Número total de buques inspeccionados, con y sin problemas








 **6302**
CON PROBLEMAS

 **962**
SIN PROBLEMAS

PRINCIPALES 5 PROBLEMAS

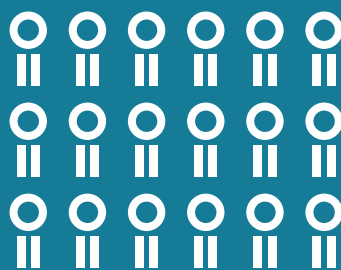
identificados en las inspecciones de la ITF

-  **1911** INCLUMPLIMIENTOS DE CONTRATO
-  **1851** INCLUMPLIMIENTOS DE ACUERDO
-  **1198** SALARIOS IMPAGOS
-  **894** INCUMPLIMIENTOS DE NORMAS INTERNACIONALES
-  **610** PROBLEMAS MÉDICOS

TOTAL DE SALARIOS RECUPERADOS



BUQUES Y GENTE DE MAR CUBIERTOS POR ACUERDOS DE LA ITF



280 687
MARINOS Y MARINAS CUBIERTOS



13 260
ACUERDOS

La pandemia sigue azotando a la gente de mar

A dos años del comienzo de la pandemia de COVID-19, la vida de la gente de mar sigue viéndose gravemente afectada. **Steve Yandell**, coordinador adjunto de la Sección de Gente de Mar y la Sección de Navegación Interior de la ITF, analiza los problemas y la manera en que la ITF y sus sindicatos marítimos afiliados han intentado abordarlos

Los efectos continuos de la pandemia se han manifestado en la prolongación del tiempo a bordo de los buques, la denegación de permisos de tierra y una mayor ansiedad entre la gente de mar y sus familias.

El 10 de octubre de 2021, con motivo del Día Mundial de la Salud Mental, la ITF lanzó un llamamiento para que se escucharan las voces de los trabajadores y trabajadoras del transporte de todo el mundo que llevaban 18 meses en la primera línea de la pandemia.

En algunos casos, la gente de mar ha tenido que soportar una presión aún mayor: asumir trabajo adicional cuando los buques navegaban con menos tripulación o no recibir atención médica ni odontológica en tierra debido a la intransigencia de los Gobiernos.



Foto: Chan Min Thet

Atrapados a bordo

Se calcula que, en julio de 2021, 250 000 marinos seguían trabajando más allá de la fecha estipulada en sus contratos como consecuencia de las restricciones a los desplazamientos impuestas por numerosos países. La cifra disminuyó a medida que se relajaron las restricciones, pero a comienzos de 2022 miles de marinos se veían aún obligados a permanecer a bordo una vez transcurrido el plazo fijado en su contrato.

Los Gobiernos y los armadores tienen con los marinos que llevan nueve meses en el mar el compromiso de hacer todo lo posible por facilitar su repatriación. A veces las compañías navieras no cumplen ese cometido, aunque solo se trate de pagar un poco más por un vuelo de regreso a casa o desviarse a otro puerto donde haya menos restricciones. Otras han sido más diligentes y han financiado el uso de instalaciones hoteleras por parte de la gente de mar a fin de que pudieran realizar pruebas de detección del COVID-19 y la correspondiente cuarentena.

Sin repatriación

En los peores casos, los armadores han abandonado buques y tripulaciones. La ITF denunció 88 de los 95 abandonos oficiales ocurridos en 2021, y ya se registró un número considerable a comienzos de 2022. *(Puede consultarse más información sobre el abandono en las págs. 13-15).*

No sorprende que los buques con banderas de conveniencia figuren de manera prominente en las denuncias de malos tratos de la gente de mar, incluida la negligencia a la hora de garantizar la repatriación. Los Estados de abanderamiento de

Panamá, Liberia, las Islas Marshall y los países de la UE Malta y Chipre se encuentran entre los infractores que reinciden constantemente. *(Puede leerse más sobre las BDC en las págs. 30 y 31).*

El incumplimiento de la obligación de repatriación también ha supuesto que miles de marinos que normalmente habrían reemplazado a los tripulantes a bordo de los buques no hayan podido hacerlo. La consiguiente falta de salario, a veces durante un periodo muy prolongado, ha generado graves dificultades financieras a las familias de la gente de mar, en particular cuando el marino es el único sostén económico de la familia. La mayoría de los principales países que suministran mano de obra marítima no cuenta con planes de protección de ingresos adecuados para cubrir esta situación.

Modificación de las restricciones de viaje

La gente de mar afronta aún restricciones a la libertad de circulación impuestas como consecuencia de la pandemia, que varían de un país a otro. En los últimos meses, los Gobiernos han modificado sus políticas de inmigración o han cerrado las fronteras ante el brote de la variante ómicron, los países de la Unión Europea han aplicado sus propias restricciones, y el número de vuelos entre Asia y Europa aún no ha vuelto a la normalidad.

En China, el cambio de tripulaciones es muy difícil: darse de baja de un buque está sujeto a la aprobación del Gobierno local y solo es posible en algunos puertos. En Indonesia, los tripulantes que han recibido la pauta de vacunación completa deben permanecer en cuarentena durante cinco días y realizarse dos pruebas PCR antes de poder incorporarse a su buque. En Japón, los tripulantes provenientes de Filipinas

o la India deben aislarse durante diez días antes de la partida, realizarse dos pruebas PCR y mostrar certificados negativos.

En América Latina también se aplican restricciones. En Argentina, por ejemplo, si bien el Gobierno nacional permite actualmente el cambio de tripulaciones en muchos puertos, estos cambios no pueden efectuarse, ya que los Gobiernos locales no pueden proporcionar corredores seguros. En Brasil, todos los tripulantes extranjeros, incluidos aquellos que se dan de baja, deben presentar un comprobante de una prueba PCR negativa realizada como mínimo 72 horas antes de la partida. Asimismo, la gente de mar debe llevar un registro de su temperatura de los últimos 14 días.

A lo largo de la pandemia, la ITF ha colaborado con el sector para hacer todo lo posible para garantizar que la gente de mar continuara gozando de libre circulación. Ello ha supuesto un cabildeo constante y de alto nivel, a menudo junto con la Cámara Naviera Internacional (ICS), ante instituciones internacionales y Gobiernos respecto de restricciones nacionales específicas.

Vacunación de la gente de mar

“Es preciso que los países de origen de la gente de mar den acceso prioritario a la vacunación a estos trabajadores esenciales. Es preciso que los Estados rectores del puerto ofrezcan vacunas a la gente de mar que visita sus costas. Es preciso que los Estados de abanderamiento vacunen a todos los tripulantes de los buques que enarbolan su pabellón”. Dave Heindel, presidente de la Sección de Gente de Mar de la ITF

De los más de 1,5 millones de marinos que prestan servicio en el mar, la mayoría no están vacunados. Esto presenta obstáculos de procedimiento para el cambio de tripulaciones en muchas localidades. En Singapur y China, por ejemplo, la gente de mar debe mostrar un comprobante de vacunación o arriesgarse a ser detenida en los pasos fronterizos.

La ITF ha estado colaborando con el sector para facilitar la vacunación de la gente de mar y ha instado a los Gobiernos a apoyar la suspensión temporal de los derechos de propiedad intelectual relativos a las vacunas (mediante una exención del Acuerdo sobre los ADPIC). En octubre de 2021, más de 375 sindicatos —en representación de más de 12 millones de trabajadores y trabajadoras del transporte de 118 países— enviaron una carta a los líderes del Reino Unido, Alemania, Suiza y la Comisión Europea en la que les exigían abandonar su oposición a esta exención. *(Puede leerse más sobre las vacunas en las págs. 8 y 9).*

Comunicaciones

La gente de mar preocupada por sus amistades y su familia en su país de origen no tiene ninguna garantía de poder conectarse a Internet de la manera en que muchos de nosotros damos por hecho en tierra. No se exige a los armadores que proporcionen acceso a Internet a sus tripulaciones, y muchos simplemente no lo brindan.

La ITF procura cambiar esta situación. Proponemos una modificación del Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC) a



“Es preciso que los países de origen de la gente de mar den acceso prioritario a la vacunación a estos trabajadores esenciales. Es preciso que los Estados rectores del puerto ofrezcan vacunas a la gente de mar que visita sus costas. Es preciso que los Estados de abanderamiento vacunen a todos los tripulantes de los buques que enarbolan su pabellón”.

Dave Heindel, presidente de la Sección de Gente de Mar de la ITF

fin de que el acceso razonable a Internet sea un compromiso obligatorio. El Comité Tripartito Especial sobre el MLC de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) debatirá esta y otras enmiendas en mayo de 2022 en Ginebra. En caso de adoptarse, nuestra enmienda deberá ser ratificada por los Gobiernos miembros —cosa que suele suceder—, por lo cual pasaría a formar parte del MLC.

Asistencia médica

Hay gente de mar que aún tiene dificultades de acceso a la atención médica debido a las restricciones impuestas como consecuencia del COVID-19. Tomemos como ejemplo este caso del que ha tenido noticia la ITF recientemente.

A comienzos de enero de 2022, poco después de que el Bigroll Beaufort zarpara de Singapur rumbo a Sri Lanka, las pruebas de detección del COVID-19 realizadas por la tripulación arrojaron resultados positivos. Un tripulante cayó gravemente enfermo y precisó asistencia médica. El capitán se puso en contacto con las autoridades locales en Hambantota (Sri Lanka), pero se le informó que no era posible obtener atención médica en tierra, aunque un médico podía subir a bordo. Afortunadamente, el tripulante se recuperó. Se están investigando todas las circunstancias de esta negativa de las autoridades de Sri Lanka.

En octubre de 2021, la OIT y la Organización Marítima Internacional (OMI) emitieron una declaración conjunta sobre la asistencia médica. La declaración subraya “la obligación moral de garantizar que la gente de mar pueda acceder a los cuidados médicos en tierra sin demora, siempre que los necesiten, y de ampliar la asistencia médica a bordo en caso de necesidad, permitiendo que médicos y dentistas cualificados visiten los buques”.

La ITF y la ICS tienen previsto proponer la introducción de una enmienda al MLC a tal efecto, también en la reunión del Comité Tripartito Especial de mayo. ■

Los sindicatos de gente de mar ayudan a impulsar la campaña de vacunación

El **Boletín de los Marineros** ofrece un panorama de los esfuerzos realizados en distintas partes del mundo para vacunar a la gente de mar

Desde el comienzo, los sindicatos de todo el mundo entraron en acción para ayudar a que la gente de mar se vacunara. Los inspectores y coordinadores de la ITF colaboraron con sindicatos locales y organizaciones benéficas dedicadas al bienestar de la gente de mar para contribuir a la administración de vacunas en los Estados Unidos, mientras los sindicatos marítimos afiliados a la ITF ejercían presión para que los Gobiernos de los Estados retores del puerto ampliaran los servicios de vacunación a las tripulaciones visitantes.

En abril, Nautilus solicitó que el Reino Unido se convirtiera en un centro internacional de vacunación para la gente de mar, y el Sindicato Internacional de Gente de Mar de Canadá advirtió de la posibilidad de un cierre total del sector naviero del país si no se elaboraba un plan para vacunar a la gente de mar de forma rápida. En mayo, Texas fue el primer estado en comenzar a vacunar a las tripulaciones en los puertos, gracias a una alianza entre la ITF, los sindicatos, el Centro Internacional de Gente de Mar de Houston (HISC) y el centro de salud local Workplace Safety Screenings (WSS). Esto llevó a la realización de programas similares en los EE. UU. y en todo el mundo.

Cuando la vacunación de la gente de mar comenzó realmente en los EE. UU. en mayo de 2021, el Canola se destacó gracias a la inspectora de la ITF Barbara Shipley (Sindicato Internacional de Gente de Mar, SIU). Shipley llevó a nueve tripulantes a vacunarse en Newport News, Virginia, pero el tercer oficial no tenía visado de los EE. UU. y, por consiguiente, no pudo ser incluido. En agosto, cuando el Canola regresó, ella cumplió su promesa de ayudarlo y logró que fuera vacunado a bordo.



Foto: Médicos sin Fronteras (MSF)



“¿Cómo puedes recordar a una persona como yo estando tan ocupada? Y haces tu trabajo con mucha entrega. Muchas gracias, Barbara, por interesarte en mi experiencia... significa mucho para mí”.
Reshal Balasubramaniyam, tercer oficial del Canola

“En nombre de la tripulación del KETA, me gustaría expresar mi gratitud a la ITF y los trabajadores portuarios del sindicato MUA por su valiosa ayuda con la repatriación, la vacunación y la firma de un nuevo acuerdo para el buque. Agradecemos el alojamiento y la asistencia que nos brindaron a lo largo de todo el proceso”. – Tripulación del KETA

Colaboración del AMOSUP en Filipinas

Más de 25 000 trabajadoras y trabajadores marítimos filipinos recibieron la pauta de vacunación completa en los ocho meses previos al final de febrero de 2022, gracias a la alianza entre el AMOSUP (sindicato afiliado a la ITF), el Ministerio de Salud y la Autoridad de la Industria Marítima (MARINA). El AMOSUP administró también 4342 dosis de refuerzo en sus hospitales para gente de mar en Manila, Cebú, Iloilo y Davao. En sus filiales provinciales, el AMOSUP también vacunó a personas a cargo de la gente de mar.

“Agradecemos todo el apoyo recibido del Gobierno, el sector privado y nuestros interlocutores sociales... Es fundamental que la gente de mar esté protegida contra el virus y pueda mantener sus empleos a bordo de las flotas del mundo”.
Dr. Conrado F. Oca, presidente del AMOSUP

Vacunas gratuitas para gente de mar extranjera en Croacia

Tras consultar con inspectores locales de la ITF y el Sindicato de Gente de Mar de Croacia (SUC), el Gobierno croata puso a disposición de la gente de mar extranjera vacunas Johnson & Johnson de manera totalmente gratuita. La ITF organizó el traslado de las tripulaciones al centro de vacunación, y el SUC corrió con los gastos correspondientes.

A finales de febrero de 2022, más de 400 trabajadoras y trabajadores marítimos de los puertos de Rijeka y Ploče habían sido vacunados, algunos por primera vez y otros con una dosis de refuerzo. Las vacunas se registran inmediatamente en el libro de registro internacional de vacunación, aceptado por los países de origen de la gente de mar, y al cabo de 15 días la gente de mar recibe un certificado digital de COVID de la UE, que les permite desplazarse libremente dentro de Europa.

Las alianzas facilitan la vacunación en los EE. UU.

Virginia: A finales de febrero de 2022 se han administrado alrededor de 1600 vacunas. Al inicio, la inspectora Barbara Shipley entabló negociaciones con los socios portuarios sobre la forma en que la gente de mar vacunada ayudaría a mantener la cadena de suministro en movimiento. A través de la oficina del gobernador, el Departamento de Salud de Virginia recibió autorización para utilizar a la Guardia Nacional de Virginia para vacunar a bordo de buques. Finalmente, la compañía Independent Maritime Consultants se hizo cargo de la coordinación de la vacunación, y Shipley encabeza la iniciativa desde diciembre. Trabaja con farmacias locales para vacunar a las tripulaciones a bordo.

Houston: A finales de febrero de 2022, alrededor de 19 700 marinos de más de 1020 buques habían sido vacunados a bordo por un costo mínimo, gracias a la alianza entre la ITF, el HISC y WSS. El inspector Shwe Aung (SIU) recibe solicitudes de vacunación de capitanes y tripulantes y se asegura de que se administren esas vacunas. La ITF otorgó un subsidio al HISC para cubrir los gastos de trasladar al equipo de vacunación a los buques o a la gente de mar al centro de salud en tierra. El subsidio supone también que el transporte de las tripulaciones a efectos de vacunación es gratuito.

Australia adopta el modelo de vacunación de Queensland

Queensland: En septiembre de 2021, este estado se convirtió en la primera jurisdicción australiana en administrar vacunas contra el COVID-19 a toda la gente de mar extranjera que llegara a puertos locales. El programa piloto fue elaborado por Maritime Safety Queensland, el organismo de seguridad marítima del estado, en colaboración con el Departamento de Salud de Queensland. Comenzó con buques que presentan un riesgo elevado, aquellos que visitan periódicamente puertos australianos y aquellos que transportan combustibles líquidos, y posteriormente se amplió a fin de incluir a todos los buques que hacen escala en puertos australianos. El Gobierno de Australia celebró el éxito del programa en marzo, y se prevé que el modelo se extienda a todo el país.

Victoria: En febrero de 2022, las organizaciones sin fines de lucro Stella Maris y MTS comenzaron a administrar vacunas gratuitas en buques que hacían escala, incluidos el TSL Rosemary y el Mount Owen. El inspector de la ITF Matt Purcell (Sindicato Marítimo de Australia, MUA) ha utilizado estos ejemplos para alentar al Gobierno del estado a que coordine la ampliación del programa de vacunación y ha señalado los gastos de vacunación de los que se harán cargo ambas organizaciones.

Nueva Gales del Sur: A finales de febrero de 2022, alrededor de 1600 trabajadoras y trabajadores marítimos habían sido vacunados entre Port Kembla y Newcastle desde que los 11 tripulantes del Inge Kosan fueron los primeros en recibir la vacuna en septiembre de 2021. El inspector de la ITF Dan Crumlin (MUA) colabora estrechamente con el equipo de salud marítima del estado, el puerto, MTS y Stella Maris para cerciorarse de que la gente de mar visitante tenga acceso a la primera y la segunda dosis, así como al certificado de vacunación. Un momento destacado fue cuando los 16 tripulantes del KETA, que llevaban más de 10 meses a bordo, recibieron la vacuna antes de ser repatriados. ■

Un inspector logra que se indemnice a una viuda

Kirill Pavlov, inspector de la ITF en San Petersburgo, se emocionó cuando recibió un muñeco de capitán hecho a mano que le envió una viuda agradecida por su “gran hazaña” al ayudarla a obtener una indemnización tras la muerte de su marido.

El muñeco iba a ser un regalo sorpresa para el marido de Oksana, pero ella no tuvo la oportunidad de dárselo. En lugar de regresar a casa tras finalizar su contrato de cuatro meses, el capitán Rostislav fue informado por el propietario del buque Selinda, de bandera portuguesa, que las restricciones relacionadas con el COVID-19 hacían imposible sustituirlo. Se le pidió que llevara el granelero a Filipinas, donde se vendió 15 semanas más tarde. Inmediatamente después de entregar el buque al nuevo propietario, Rostislav sufrió un ataque cardíaco a bordo y fue hospitalizado.

Oksana recuerda: “Mi marido no se quejaba de su salud; antes de zarpar se hizo una prueba médica que no detectó ningún problema. Pero la diferencia de clima, la avería del aire acondicionado durante la travesía, el aire viciado, la deshidratación provocada por el calor, la prolongación

del contrato, un volumen de trabajo demencial debido a la venta del granelero... Todo eso tuvo un papel nefasto en lo que ocurrió”.

Rostislav fue enviado de regreso a Rusia e ingresado en un hospital. Sin embargo, fue dado de alta rápidamente debido a un brote de coronavirus y murió en su casa de un coágulo sanguíneo.

En virtud de lo estipulado en su contrato, Oksana y su pequeño hijo tenían derecho a una indemnización. Pero la compañía de seguros no quería pagar, ya que Rostislav había fallecido en tierra un mes después de finalizado su contrato. Cuando el representante local del club de Pelle ofreció una suma muy inferior a la que le correspondía y la instó a firmar una renuncia, Oksana se negó.

“La aseguradora puso trabas con la intención de agotar el tiempo”, explicó Oksana. “Varias veces dieron una dirección de correo electrónico equivocada... luego dejaron de responder a mis llamadas y mensajes; lo más probable es que bloquearan mi número, porque me atendían cuando llamaba desde el teléfono de amigos”.

Al ver que perdía la esperanza, la tripulación del marido de Oksana le aconsejó que se pusiera en contacto con la ITF. Insistimos en que los problemas de salud de Rostislav se debían al estrés de trabajar más allá de la fecha estipulada en su contrato y a la transferencia del buque. El convenio colectivo nacional del buque con el sindicato FESMAR de Portugal establecía que, si un marino fallecía durante el periodo de trabajo, su beneficiario tenía derecho a la



Récord de recuperación de salarios en un día

En una jornada de formación en el puerto de Geelong, unos inspectores australianos de la ITF recuperaron más de 270 000 USD en concepto de salarios robados, según informa **Matt Purcell**, coordinador adjunto de la ITF en el país

El 14 de febrero, seis nuevos delegados y voluntarios ya existentes (estibadores, trabajadores portuarios y gente de mar) pasaron un día en las oficinas del Sindicato Marítimo de Australia aprendiendo aspectos teóricos de la ITF conmigo, con la ayuda de Graham Archer, voluntario nuestro de larga data, y David Ball, funcionario del estado de Victoria.

Para la jornada de formación práctica del día siguiente agrupamos a los delegados con personas con experiencia en las visitas a buques y llevamos a cabo cuatro inspecciones.

Y logramos un resultado sorprendente: entre los cuatro buques identificamos más de 270 000 USD en salarios impagos. Creemos que se trata de un récord.

Asimismo, acordamos varios planes de repatriación con el Estado rector del puerto y los armadores y estudiamos la posibilidad de que un nuevo buque quedara cubierto por un acuerdo de la ITF con nuestras afiliadas en Hong Kong.

Mark Craven, trabajador portuario de Geelong, señaló: “Me causó muy buena impresión la forma en que la ITF protege

“Los casos como este me dan mucha rabia. La compañía usó al capitán como esclavo para reducir los costos y después lo descartó como si fuera basura. No se molestó en proporcionarle el tratamiento médico adecuado ni se preocupó por su salud mental. Los propietarios de buques contratan a las compañías de seguros y pueden insistir en que la indemnización se resuelva rápidamente. Lo que ocurre con demasiada frecuencia es que deciden no hacerlo”.

Kirill Pavlov, inspector de la ITF

totalidad del salario correspondiente al mes de su muerte, además de la tarifa básica. Presionamos con éxito para lograrlo y también obtuvimos una indemnización para un menor de edad. Finalmente, Oksana recibió casi 70 000 USD. ■

los derechos de la gente de mar y cómo nosotros, que tenemos poca experiencia, pudimos ayudar a Matt y a la ITF a obtener un resultado tan bueno en nombre de la gente de mar. Gracias a la ITF por darnos esta oportunidad de ver cómo nosotros, en calidad de portuarios y gente de mar de Australia, podemos contribuir a la campaña”.

El programa nacional de formación está organizado por Sandra Bernal, auxiliar de la ITF en Australia, y lleva suspendido desde su primera sesión, celebrada en julio de 2021 en Melbourne, debido a las restricciones relacionadas con el COVID-19. Próximamente se impartirá esta formación en Portland, Newcastle, Sídney, Tasmania, Adelaida, Queensland, Australia Occidental y Darwin, y el programa finalizará a mediados de este año. ■



Un perro reconforta a las tripulaciones

En lo que podría ser una primicia, un perro ha reconfortado y alegrado a las tripulaciones durante las inspecciones de buques. **Eric White**, inspector de la ITF en Florida, describe las visitas a buques que han realizado él y Stanley

En julio de 2021, mi familia adoptó a Stanley, un husky siberiano de cinco años de edad que recogimos de un refugio para perros. Durante su primera semana con nosotros caminé con él por el muelle antes de llevarlo a mi furgoneta cuando estaba por subir a bordo de un buque. Para mi sorpresa, el capitán me pidió que lo llevara a bordo.

La tripulación quedó encantada con él y le sacó fotos, y ahora es un personaje habitual en el puerto y a bordo que goza de gran popularidad. Los marineros visitantes, principalmente de Filipinas y Europa oriental, me comentan que Stanley les recuerda su hogar y les alegra el día. Un jefe de máquinas me pidió incluso que lo llevara a dar un breve paseo por el muelle. Recientemente, un marinero de primera se emocionó mucho con Stanley porque su perro había muerto hacía poco tiempo. Es conmovedor ver cómo Stanley afecta a las personas, y él disfruta cada momento. Cuando está conmigo, mis inspecciones tardan más. Los tripulantes a menudo no se fían de los inspectores, pero la presencia de Stanley hace que acudan a mí.

Stanley es también una figura frecuente en los centros para gente de mar, y los capellanes con mucho gusto lo cuidan si considero que no es adecuado llevarlo a bordo. Al ver el impacto positivo de Stanley, algunos de los centros están estudiando la posibilidad de introducir algún tipo de programa de perros de compañía.

Por ahora, sin embargo, los funcionarios aduaneros, la gente de mar y otros inspectores e inspectoras de la ITF me dicen que Stanley y yo somos únicos. ■

Fallo sin precedentes contra el propietario ruso de un buque BDC



Por primera vez se ha aceptado una demanda sobre un buque BDC, presentada por un marino ruso contra un propietario del mismo país.

Alexandra Zgorzhelskaya, vicepresidenta de la división de Vladivostok del Sindicato de Gente de Mar de Rusia, informa sobre la batalla que viene librándose desde hace cuatro años

El contraataca Nikolay Mikhailovich Kharchenko resultó lesionado a bordo del Platon, de bandera de Sierra Leona, en mayo de 2018. Se sometió a una operación en un hospital de Corea del Sur, regresó a casa y continuó recibiendo tratamiento en la policlínica de Vladivostok hasta agosto.

La demanda que presentó —por tres meses de baja por enfermedad e indemnización— y su solicitud de que se elaborara un informe sobre el incidente fueron denegadas por SK Grand Shipping, compañía registrada en Vladivostok, alegando que la empresa era gestora, y no propietaria, del buque y por consiguiente no era su empleador. La compañía adujo que el verdadero empleador era una compañía extranjera, Pratis Corporation, registrada en las islas Vírgenes. No obstante, el contrato de trabajo de Kharchenko estaba firmado por SK Grand, empresa que figuraba como empleadora y propietaria del buque en el libro de registro.

En marzo de 2019, el marino acudió al Sindicato de Gente de Mar de Rusia en busca de ayuda. Le recomendamos que se sometiera a una consulta médica a fin de que, provisto de un informe sobre discapacidad, pudiera solicitar ayuda al Fondo del Seguro Social del Gobierno. Nos sorprendió descubrir que SK Grand Shipping no había pagado las primas ni los impuestos del seguro de Kharchenko, por lo cual el contraataca no podía presentar una demanda. En agosto obtuvimos el apoyo de la oficina del fiscal de transporte y el departamento de investigación sobre cuestiones relacionadas con el sector. El fiscal de transporte presentó al tribunal una demanda para obligar a la compañía a cumplir su obligación jurídica de efectuar el pago de impuestos y demás pagos a la Federación Rusa.

A fin de respaldar la causa judicial, solicitamos al Estado de abanderamiento que presentara documentos de cumplimiento del MLC que mostraran que SK Grand Shipping actuaba como armador y empleador responsable del seguro y el pago de salarios y, en consecuencia, el pago de la baja por enfermedad.

Por motivos administrativos, no se consiguió un resultado favorable en la primera audiencia judicial. Pero la apelación resultó exitosa, y el 8 de octubre de 2021 el tribunal dictaminó que SK Grand Shipping debía aceptar sus responsabilidades y cumplir con sus obligaciones financieras para con la Federación Rusa, de modo que Kharchenko pudiera recibir el subsidio estatal por discapacidad temporal.

Este es un caso histórico. Por primera vez, la oficina del fiscal de transporte apoyó la denuncia de un ciudadano de la Federación Rusa contra un armador ruso en relación con un buque BDC. Hasta entonces, los tribunales rusos habían señalado que no tenían jurisdicción y que las disputas debían dirimirse con arreglo a la legislación del Estado de abanderamiento.

Sin embargo, la lucha de Kharchenko para obtener de la compañía el pago de la baja por enfermedad y la indemnización que le corresponden continúa. ■

Puede leerse más sobre las BDC en las págs. 30 y 31.





Actúe rápido si cree que ha sido víctima de abandono

Las historias desgarradoras que se reproducen en estas páginas representan tan solo algunos de los 88 casos de abandono en los que los inspectores e inspectoras de la ITF prestaron asistencia en 2021. Steve Trowsdale, coordinador del Cuerpo de Inspectores/as de la ITF, aconseja a la gente de mar abandonada actuar rápidamente y pedir ayuda

Cuando una compañía naviera quiebra con la tripulación a bordo y con los correspondientes salarios impagos, puede resultar difícil para la gente de mar saber dónde acudir en busca de ayuda, debido al complicado sistema de transporte naviero de banderas de conveniencia.

Las compañías navieras tienen obligaciones para con la gente de mar en virtud del MLC, pero pueden ignorarlas si atraviesan dificultades financieras. Los Estados de abanderamiento que han ratificado el MLC desempeñan una función fundamental a la hora de garantizar que se facilite a la tripulación abandonada víveres, beneficios impagos y los medios para regresar a casa, pero en ocasiones se eluden estos compromisos. Y las autoridades de abanderamiento — a las que la ITF pide que alienten u ordenen a los armadores a pagar los salarios pendientes — a menudo no toman cartas en el asunto. ■

Nuestros consejos

Antes de firmar algo, verifique toda la información disponible sobre el buque: consulte sitios web que muestren la ubicación y los destinos, así como la base de datos conjunta de la OMI y la OIT, en la que figura la lista de todos los buques abandonados. <https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home>

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

No deje que el miedo a su empleador le impida actuar. La ITF solo puede ayudarle si usted da el primer paso y solicita asistencia. Póngase en contacto con nosotros escribiendo a la dirección de correo electrónico seafsupport@itf.org.uk o visite la página de Facebook ITF Seafarers' Support. Debe también presentar una queja y ponerse en contacto con la aseguradora lo antes posible para evitar perjuicios financieros.



Los tribunales marítimos deben gestionar mejor los casos de tripulaciones abandonadas

Jason Lam, inspector de la ITF en Hong Kong, asistió al deterioro de la salud física y mental de la gente de mar atrapada a bordo del *Angelic Power* durante 12 meses, mientras su caso de abandono se eternizaba en los tribunales chinos

Nueve tripulantes griegos y 13 filipinos se encontraban a bordo cuando el granelero descargó en Cantón (China), cerca de Hong Kong, en julio de 2020. Una decisión de rutina se convirtió en una pesadilla para la tripulación al generarse una disputa financiera entre el destinatario de la carga y el propietario del buque.

En diciembre, el buque fue detenido por un tribunal. En febrero de 2021, los propietarios y los operadores griegos —Angeliki Dynamis Investment y Panthalassa Maritime Corp, respectivamente— abandonaron el buque y suspendieron el pago de salarios a la tripulación. El seguro había caducado.

El tribunal designó a un agente local y financió el suministro de víveres, agua y otros artículos indispensables para la tripulación que se encontraba atrapada a bordo por motivos ajenos a su voluntad. En abril, el agente de contratación de tripulantes organizó

la repatriación de siete de los marinos griegos y cubrió los gastos correspondientes.

La gente de mar filipina, para entonces desesperada, nombró a sus propios abogados para luchar ante el tribunal por su repatriación. Los abogados accedieron a mi solicitud de que representaran también a los dos marinos griegos restantes. Al final, las autoridades chinas respondieron. En julio de 2021, cinco tripulantes sustitutos chinos subieron a bordo del *Angelic Power* para familiarizarse con sus operaciones antes de que se permitiera a la tripulación existente dejar el buque y regresar con sus familias.

Sin embargo, la historia no termina ahí. En febrero de 2022, el buque aún no se había vendido y la tripulación aún tenía salarios pendientes que ascendían a un total de 221000 USD.

En lugar de dejar a su suerte a la gente de mar a bordo durante meses, el tribunal debería haber dispuesto su repatriación inmediata cuando se presentó el caso. Esta situación demasiado frecuente es el motivo por el cual la ITF exige que las autoridades actúen rápidamente en relación con el bienestar de las tripulaciones mientras se dirimen las disputas financieras. ■

Abandonados en una tormenta

La ITF, un sindicato local y los servicios de bienestar adoptaron medidas concertadas para ayudar a ocho marinos abandonados tras un aterrador rescate durante una tormenta y finalmente lograron su repatriación. **Jason Lam**, inspector de la ITF en Hong Kong, cuenta la historia

El Lidia, de bandera de Palaos, navegaba hacia Ho Chi Minh con una tripulación de ocho marinos de Myanmar cuando el mar agitado lo obligó a fondear cerca de la isla de Dogsha (Taiwán) el 6 de octubre de 2021.

Dos días después, el servicio de guardacostas de Taiwán advirtió reiteradamente al capitán que dos tormentas tropicales se dirigían hacia donde se encontraba el buque y que la isla quedaría atrapada entre ambas. Instó al buque a que zarpara inmediatamente. Sin embargo, el capitán informó del peligro que eso supondría debido a las condiciones muy deficientes del buque, que solo podía navegar en aguas tranquilas.

Cuando el viento arreció y el oleaje alcanzó los seis metros de altura, el capitán tomó la decisión de abandonar el buque esa noche. El servicio de guardacostas llamó al centro de salvamento marítimo de Hong Kong, que llevó de forma segura a toda la gente de mar en helicóptero a esa localidad. Se instaló a la tripulación en el centro de cuarentena de Penny Bay.

La embajada de Myanmar en Hong Kong solicitó a la ITF que prestara asistencia a la tripulación. El capitán nos dijo que la mayoría de los tripulantes había perdido su pasaporte, libreta naval y pertenencias durante el rescate. Nos explicó que ninguno de ellos había recibido pago alguno desde agosto y que se les debía un total de 29 914 USD.

A pesar de las numerosas consultas que efectuamos por correo electrónico sobre el pago y la repatriación de la tripulación, no fue posible establecer contacto con el armador malayo, Prestige Marine LCC, después del 11 de octubre. El Consulado de Myanmar pidió al agente de contratación de tripulantes que diera seguimiento a la repatriación.

No ocurrió nada hasta que la ITF y los sindicatos y servicios de bienestar locales entraron en acción.

Hice causa común con la embajada y convencí al agente de contratación de tripulantes de que corriera con los gastos de repatriación. El 1 de noviembre, el Gremio de Oficiales de la Marina Mercante consiguió que el Fondo de Asistencia Mutua para la Gente de Mar de Hong Kong proporcionara a cada uno de los marinos la suma de 500 USD en calidad de fondos de emergencia. El Centro Internacional de Servicios para la Gente de Mar de Hong Kong, financiado por el Fondo de Marinos de la ITF, se ocupó de organizar el alojamiento de los tripulantes en un hotel y su traslado al aeropuerto.

Finalmente, el 2 de noviembre, los ocho marinos regresaron a Rangún (Myanmar). Desde entonces, algunos de ellos han recibido del agente de contratación al menos parte de los salarios atrasados. ■

Liberados de una cárcel en pleno hundimiento

Mohamed Arrachedi, coordinador de la Red del Mundo Árabe e Irán de la ITF, relata la historia de la gente de mar a la que ayudó después de que fuera abandonada a bordo del peligroso Haj Abdulla en Somalia

En una travesía de Dubái a Tanzania, en la que el granelero de 44 años transportaba una carga de sulfuro, se produjeron grietas debajo de la línea de flotación. El 13 de agosto de 2021, el Haj Abdulla hizo escala en Mogadiscio, donde los 11 tripulantes tenían la esperanza de hacer revisar el buque y abastecerse de provisiones. Sin embargo, y para su consternación, las autoridades portuarias no permitieron que el buque entrara en el puerto e insistieron en que permaneciera fondeado frente a la costa de Somalia, considerada de alto riesgo de piratería.

Me alarmé al enterarme de que la gente de mar tenía que sacar agua con una bomba día y noche para mantener el buque a flote. Los suministros de alimentos y agua estaban a punto de agotarse.

Un tripulante me dijo: "Todos tememos por nuestras vidas anclados aquí. De momento, las bombas funcionan, pero no tenemos forma de saber cuánto tiempo más podrá permanecer a flote el buque hasta que podamos hacer revisar el casco. Es una situación aterradora".

La ITF imploró a las autoridades que dieran acceso de emergencia al buque, pero fue inútil. Las consultas que planteamos a los propietarios quedaron sin respuesta. El Estado de abanderamiento del buque, Sierra Leona, afirmó que estaba investigando el caso, pero no adoptó ninguna medida práctica para mejorar la seguridad del buque ni para obtener provisiones o salarios para la tripulación. Los tripulantes llevaba entre cuatro y seis meses sin percibir su salario, y muchos habían continuado trabajando tras el vencimiento de su contrato. Lo único que querían era abandonar esa peligrosa cárcel que se hundía y regresar a casa.

Finalmente, toda la gente de mar cobró el salario que le correspondía al 24 de diciembre, y el último marino fue repatriado el 10 de enero de 2022. ■



Sientan orgullo de ser parte de un sindicato. Sientan orgullo de ser parte de la ITF.

El *Boletín de los Marineros* entrevista a **Paddy Crumlin**, presidente de la ITF y de su Sección Portuaria y secretario nacional del Sindicato Marítimo de Australia, sobre su pasión por el sector marítimo y los logros que más lo enorgullecen de su larga trayectoria

¿Qué le atrajo al sector marítimo?

Crecí en Sidney, y mi padre, que era marino mercante, fue una gran influencia. De joven viajé mucho y tuve distintos empleos: pesca de atún, pesca de abulón, fabricación de tablas de surf. El mar era una constante. Me hice a la mar en la sala de máquinas y posteriormente en cubierta a la edad de 22 años en 1978 para ganarme la vida y mantener a mi joven familia, ya que la industria ofrecía trabajo digno y seguro.


¿Por qué se convirtió en dirigente sindical a tiempo completo?

Trabajé en el mar durante diez años — en el dragado, en la incipiente industria *offshore*, transportando mineral de hierro en graneleros “Capesize” y en el transporte de contenedores —, y el sindicato me dijo que había llegado la hora de hacer un mayor esfuerzo para devolver la ayuda recibida, por lo que me nombraron para un cargo en la oficina de Sidney. El sindicato era muy fuerte y

obtenía unas condiciones óptimas para la gente de mar en puestos de trabajo dignos y seguros dentro del sector, no solo con una compañía.

Fue una época de gran lucha contra la desregulación de los buques de bandera nacional y los ataques al cabotaje en favor del transporte marítimo de banderas de conveniencia, que ganaba cuota de mercado gracias a la evasión de impuestos, la explotación laboral, el escaso mantenimiento y una seguridad deficiente, además de evitando la rendición de cuentas en materia de regulación. Esta conducta explotadora creó una fuerte identidad sindical y la firme creencia de que teníamos que defender nuestros puestos de trabajo de forma urgente, algo que perdura hoy en día.

Sidney era demasiado cara para mi familia, así que durante años la veía únicamente los fines de semana. Pero mi padre y los delegados sindicales del Sindicato de Marineros de Australia



“Luché para reconstruir el sindicato frente a los constantes ataques de los gobiernos conservadores de Australia contra los trabajadores portuarios y el cabotaje”.



me habían inculcado que lo prioritario era apoyarse a uno mismo, al propio sindicato y a la gente de mar en general: “Tienes obligaciones con el camarada sindical, obligaciones mutuas”.

¿Qué supuso para usted pasar a ser secretario nacional del MUA?

Fue un honor para mí ser elegido secretario nacional del MUA en 2000. Fue poco después de la disputa histórica de Patrick Stevedores, un esfuerzo político por quebrar a nuestra fuerza laboral de estibadores y al propio sindicato mediante una conspiración entre el Gobierno de Australia y la compañía que los tribunales dejaron al descubierto.

Luché para reconstruir el sindicato frente a los constantes ataques de los gobiernos conservadores de Australia contra los trabajadores portuarios y el cabotaje.

Esta experiencia determinó nuestra visión de que era preciso revitalizar la

campana internacional a favor de los trabajadores y trabajadoras marítimos y demás personal del transporte, a través de una ITF fuerte. Esto fue fundamental para defender a los trabajadores australianos y a todos los trabajadores marítimos.

¿Cuáles son los logros obtenidos como presidente de la ITF por los que más orgullo siente?

Me sentí muy honrado al ser elegido presidente en el Congreso de 2010 celebrado en la Ciudad de México, en el que el secretario general, Steve Cotton, yo y muchos otros esbozamos una nueva visión sobre cómo la ITF podía fortalecer su labor de campaña y sindicalización. Esto implicaría motivar a las afiliadas y hacer crecer su capacidad sobre el terreno para responder a los desafíos que enfrentamos: el creciente número de deficiencias empresariales y reguladoras como consecuencia de la desregulación de las cadenas de

suministro en el sector marítimo y el sector intermodal, en particular a través de los denominados acuerdos de libre comercio. La crisis actual en esos sectores confirma la importancia y la pertinencia continua de esa decisión.

Siento especial orgullo por dos logros:

El Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006, la carta de derechos de la gente de mar, dio por primera vez protección a estos trabajadores y trabajadoras, dondequiera que desempeñen su labor, a través de normas internacionales con fuerza legal aplicables al Estado rector del puerto. Se acordó mediante negociaciones largas y difíciles entre la ITF, los Gobiernos nacionales y los empleadores marítimos.

La creación del Foro Internacional de Negociación fue un logro colosal. Sustituyó el diálogo informal entre los empleadores y el personal por un proceso formal con la ITF y todos los sindicatos marítimos, que garantiza la responsabilidad de ambas partes de llegar a un acuerdo sobre los derechos laborales y las protecciones de la gente de mar y el personal portuario. No siempre resulta fácil, pero introdujo, a través de un marco jurídico internacional aplicable, derechos humanos y laborales básicos de libertad de asociación y negociación colectiva a una industria que en gran medida no rendía cuentas.

¿Qué mensaje desea transmitir a la gente de mar?

Ustedes hacen que el mundo siga en movimiento, a menudo sin reconocimiento. Las violaciones de sus derechos durante la pandemia de COVID-19 refuerzan nuestra determinación de mantenernos firmes y unidos en la lucha por nuestros derechos básicos. Para utilizar una metáfora de boxeo: la campana suena todos los días, y todos salimos dispuestos a pelear si es necesario. Es la única forma de obtener y preservar una verdadera justicia y puestos de trabajo dignos y seguros para ustedes y sus familias. Sientan orgullo de ser parte de un sindicato. Sientan orgullo de ser parte de la ITF. ■

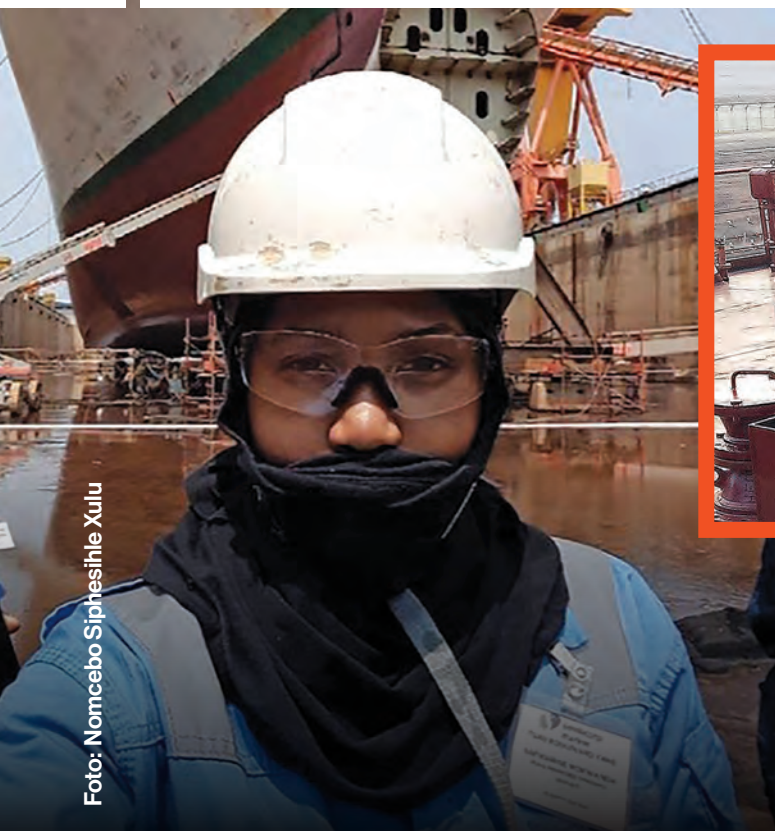


Foto: Noncebo Sipheshile Xulu



Foto: Christina Gikazouni, segunda oficial, Grecia

La violencia a bordo, un obstáculo para la contratación de mujeres

Los incidentes de agresión que se dieron a conocer recientemente han revelado con claridad la prevalencia de la violencia y la intimidación dentro del sector marítimo. Y, señala **Lena Dyring**, representante de las mujeres de la Sección de Gente de Mar de la ITF, que, si bien esto perjudica a todos los trabajadores marítimos, es especialmente problemático para las mujeres y para la capacidad de nuestro sector de atraer y retener a mujeres marinas

Una inspectora de la ITF fue agredida físicamente por el capitán de un buque en un ataque sin precedentes que tuvo lugar en octubre de 2021. Ella solo intentaba hacer su trabajo, investigar un buque por no cumplir con el reglamento de seguridad y por irregularidades aparentes en el salario y las condiciones de la tripulación. Hemos puesto en marcha una revisión de la capacitación y el apoyo que brindamos a los inspectores e inspectoras, pero hace falta un enfoque de tolerancia cero con la violencia y las actitudes violentas en todo el sector.

Una cadete denunció valientemente en el sitio web Maritime Legal Aid & Advocacy (MLAA) que había sido violada en 2019

mientras prestaba servicio durante un año en un buque de Maersk Line. Esa declaración pública dio lugar a una investigación independiente por parte de A.P. Moller-Maersk y a investigaciones por parte de la Administración Marítima del Ministerio de Transporte de los EE. UU. Se ha suspendido a cinco tripulantes de Maersk.

La cadete afirmó que las 50 mujeres que estaban en el mismo curso que ella en la Academia de la Marina Mercante de los EE. UU. habían declarado haber sido víctimas de acoso sexual, incluidas al menos cinco violaciones, mientras se encontraban en el mar. La cadete se ha convertido en defensora de víctimas y considera que el número de mujeres que denuncian acoso sexual es "absolutamente escalofriante".

Estos casos tan terribles tienen consecuencias para todo el sector. Prevemos una escasez considerable de oficiales y marineros, y para atraer y retener a un mayor número de mujeres en roles marinos es preciso que el sector promueva la contribución positiva que las mujeres realizan en el mar y garantice puestos de trabajo de calidad en lugares de trabajo seguros.

Para lograr un progreso real, el entorno a bordo de los buques debe ser inclusivo para las mujeres. Esto exige una concienciación por parte de los marinos hombres con su cooperación activa, el establecimiento de redes de apoyo oficiales para las mujeres marinas, la creación de mecanismos confidenciales para que la gente de mar plantee inquietudes y la realización de investigaciones inmediatas.

En 2020, las mujeres representaban solamente el 1,28 % del personal marítimo mundial y tan solo el 0,73 % de los oficiales. Estaban empleadas en su mayoría en el sector de cruceros y transbordadores, pero la pandemia ha llevado a muchas de ellas a pasarse al sector de carga, donde las mujeres son minoría en una proporción de 20 a 1. La ITF publicará su propio material de apoyo para mujeres marinas, incluidas orientaciones sobre el derecho de la gente de mar a lugares de trabajo seguros, sanos y sin violencia.

Si usted ha sufrido una agresión sexual, acoso sexual o discriminación de género a bordo, puede ponerse en contacto con la organización benéfica Safer Waves (www.saferwaves.org) para obtener información y apoyo. ■



SU GUÍA SEPARABLE DE 12 PÁGINAS

EN ESTA EDICIÓN:

CÓMO OBTENER AYUDA

CONTRATOS

CONTACTE CON UN INSPECTOR O INSPECTORA

QUÉ AYUDA PRESTAN LOS INSPECTORES E INSPECTORAS

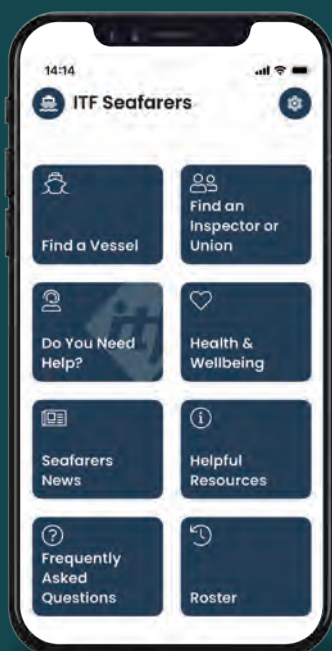
SUS DERECHOS LEGALES

ESTAFAS

Foto: Van Alfred M. Villanueva

CÓMO OBTENER AYUDA

Su guía de la ITF para obtener ayuda



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

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

Puede verificar cuáles son los sindicatos afiliados a la ITF en www.itfseafarers.org/es/look-up haciendo clic en "Find an Inspector or Union".

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

- Encuentre los datos de contacto del 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 lector de códigos QR gratuito en su teléfono inteligente y escanee el siguiente código:



Disponible en



Cómo ponerse en contacto con la ITF

SMS/WhatsApp/Viber:
+44 7523515097

E-mail: seafsupport@itf.org.uk

Antes de contactar 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
- Ubicación actual
- Número de tripulantes y nacionalidad

Sobre el problema

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



www.facebook.com/itfseafarerssupport

Contrataciones

Agentes de contratación de tripulantes

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

Antes de firmar un contrato

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



- No empiece a trabajar en un buque sin un contrato por escrito.
- No firme nunca un contrato en blanco o un contrato que le obligue a condiciones no especificadas en el mismo o con las que no esté familiarizado.
- Compruebe si el contrato que va a firmar hace referencia a un convenio colectivo. 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 periodo 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 de que se definan también claramente las horas básicas de trabajo (por ejemplo, 40, 44 o 48 horas semanales). La Organización Internacional del Trabajo (OIT) establece que el horario básico de trabajo debería ser un máximo de 48 horas semanales (208 horas/mes).
- Cerciórese de que el contrato establezca claramente la manera en que se pagarán las horas extraordinarias y la tarifa correspondiente. 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, las horas extraordinarias y el permiso se haya indicado de manera clara y por separado en el contrato.
- Compruebe que su contrato establezca que usted tiene derecho a los costos de su repatriación. No firme nunca un contrato que contenga alguna cláusula en la que se declare que usted será responsable del pago de cualquier parte de los gastos de su incorporación al buque o de su repatriación.
- No firme un contrato que permita al propietario del buque retener cualquier parte de su salario durante el periodo 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 forma de un derecho contractual o un acuerdo por escrito) sobre el tipo de indemnización que deberá pagarsele.

DATOS DE CONTACTO DE LOS INSPECTORES E INSPECTORAS

NOMBRE	FUNCIÓN	PAÍS	PUERTO	TELÉFONO DE LA OFICINA	TELÉFONO MÓVIL	CORREO ELECTRÓNICO
Hassen Mellis	Inspector	Argelia	Argel	+213 21 65 31 87	+213 559 407 839	mellis_hassen@itf.org.uk
Roberto Jorge Alarcón	Coordinador	Argentina	Rosario	+54 (0) 11 4300 9700	+54 9 11 4414 5687	alarcon_roberto@itf.org.uk
Ian Bray	Coordinador	Australia	Fremantle	+61 2 92679134	+61 403 325 376	bray_ian@itf.org.uk
Matt Purcell	Coordinador adjunto	Australia	Melbourne	+61 3 9329 5477	+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
Dan Crumlin	Inspector	Australia	Sídney	+61 2 92679134	+61 400 418 871	crumlin_dan@itf.org.uk
Brian Gallagher	Inspector	Australia	Brisbane		+61 414 799 134	gallagher_brian@itf.org.uk
Christian Roos	Inspector	Bélgica	Zeebrugge/ Gante		+32 486 12 38 90	roos_christian@itf.org.uk
Marc Van-Noten	Inspector	Bélgica	Amberes	+32 3 224 3419	+32 475 77 57 00	van-noten_marc@itf.org.uk
Rino Huijsmans	Inspector	Bélgica	Amberes	+32 3 224 3414	+32 473 97 31 95	huijsmans_rino@itf.org.uk
Ali Zini	Inspector	Brasil	Paranaguá	+55 (61) 3322-3931	+55 41 99998 0008	zini_ali@itf.org.uk
Renaldo de Freitas	Inspector	Brasil	Santos	+55 (61) 3322-3931	+55 13 99761 0611	defreitas_reinaldo@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
Nathan Smith	Inspector	Canadá	Vancouver	+1 604 251 7174	+1 604 791 5216	smith_nathan@itf.org.uk
Vincent Giannopoulos	Inspector	Canadá	Montreal	+1 514 931 7859	+1 514 970 4201	giannopoulos_vincent@itf.org.uk
Miguel Sánchez Enciso	Inspector	Colombia	Barranquilla	+57 310 657 3399	+57 310 657 3399	sanchez_miguel@itf.org.uk
Joachim Mel Djedje-Li	Inspector	Costa de Marfil	Abiyán	+225 21 35 72 17	+225 07 88 00 83	djedje_joachim@itf.org.uk
Romano Perić	Coordinador	Croacia	Dubrovnik/ Ploče	+385 20 418 992	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
Luka Simić	Inspector	Croacia	Rijeka	+385 (0) 51 325 340	+385 97 793 9521	simic_luka@itf.org.uk
Milko Kronja	Inspector	Croacia	Šibenik	+385 22 200 320	+385 98 336 590	kronja_milko@itf.org.uk
Morten Bach	Inspector	Dinamarca	Copenhague	+45 88 92 03 55	+45 21 64 95 62	bach_morten@itf.org.uk
Peter Hansen	Inspector	Dinamarca	Copenhague	+45 36 36 55 85	+45 30 58 24 56	hansen_peter@itf.org.uk
Jaanus Kuiv	Inspector	Estonia	Tallin		+372 52 37 907	kuiv_jaanus@itf.org.uk
Kenneth Bengts	Coordinador	Finlandia	Helsinki	+358 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
Patrick Kuronen	Inspector	Finlandia	Helsinki		+358 40 178 7774	kuronen_patrick@itf.org.uk
Pascal Pouille	Coordinador	Francia	Dunquerque	+33 3 28 21 32 89	+33 6 80 23 95 86	pouille_pascal@itf.org.uk
Corine Archambaud	Inspectora	Francia	El Havre		+33 6 85 52 27 67	archambaud_corine@itf.org.uk
Geoffroy Lamade	Inspector	Francia	Saint-Nazaire	+33 2 40 22 54 62	+33 660 30 12 70	lamade_geoffroy@itf.org.uk

NOMBRE	FUNCIÓN	PAÍS	PUERTO	TELÉFONO DE LA OFICINA	TELÉFONO MÓVIL	CORREO ELECTRÓNICO
Laure Tallonneau	Inspectora	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 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
Sven Hemme	Coordinador	Alemania	Bremerhaven	+49 471 92189209	+49 151 27037384	hemme_sven@itf.org.uk
Susan Linderkamp	Coordinadora adjunta	Alemania	Bremen	+49 421 330 33 33	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
Hamani Amadou	Inspector	Alemania	Rostock	+49 381 670 0046	+49 170 7603862	amadou_hamani@itf.org.uk
Karin Friedrich	Inspectora	Alemania	Hamburgo	+49 40 2800 6812	+49 170 85 08 695	friedrich_karin@itf.org.uk
Markus Wichmann	Inspector	Alemania	Hamburgo	+49 40 2800 6811	+49 151 18868438	wichmann_markus@itf.org.uk
Catherine Haizel	Inspectora	Ghana	Tema		+233 266 457 793	haizel_catherine@itf.org.uk
Liam Wilson	Inspector	Gran Bretaña	Escocia	+44 1224 210 118	+44 7539 171 323	wilson_liam@itf.org.uk
Tommy Molloy	Inspector	Gran Bretaña	Noroeste de Inglaterra	+44 151 639 8454	+44 776 418 2768	molloy_tommy@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
Jason Lam Wai Hong	Inspector	Hong Kong (China)		+852 2541 8133	+852 9735 3579	lam_jason@itf.org.uk
Jónas Gardarsson	Inspector	Islandia	Reikiavik	+354 551 1915	+354 892 79 22	gardarsson_jonas@itf.org.uk
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 2439 6184	+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	Bombay	+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
Thomas Sebastian	Inspector	India	Kochi	+91 484 2666409	+91 98950 48607	sebastian_thomas@itf.org.uk
Evelina Saduikyte	Inspectora	Irlanda	Cork		+353 87 0512034	saduikyte_evelina@itf.org.uk
Assaf Hadar	Inspector	Israel	Haifa	+972 48 51 22 31	+972 522 977 127	hadar_assaf@itf.org.uk
Francesco Di Fiore	Coordinador	Italia	Génova	+39 10 25 18 675	+39 33 1670 8367	difiore_francesco@itf.org.uk
Gianbattista Leoncini	Inspector	Italia	Taranto	+39 99 4707 555	+39 335 482 703	leoncini_gianbattista@itf.org.uk
Paolo Serrettiello	Inspector	Italia	Nápoles	+39 81 265021	+39 335 482 706	serrettiello_paolo@itf.org.uk
Paolo Siligato	Inspector	Italia	Trieste		+39 3484454343	siligato_paolo@itf.org.uk
Fusao Otori	Coordinador	Japón	Tokio	+81 3 5410 8320	+81 90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
Shigeru Fujiki	Inspector	Japón	Chiba	+81 3 3735 0392	+81 90 9826 9411	fujiki_shigeru@itf.org.uk

Ayudando a la gente de mar en todo el mundo



SEDE DE LA ITF

LONDRES, REINO UNIDO

Tfno.: +44 (0) 20 7403 2733

E-mail: mail@itf.org.uk

ETF (EUROPA)

BRUSELAS (BÉLGICA)

Tfno.: +32 (0) 2 285 46 60

E-mail: etf@etf-europe.org

ITF AMÉRICAS

RÍO DE JANEIRO (BRASIL)

ITF Américas

E-mail: itf_americas@itf.org.uk



OPA)



ITF ÁFRICA
NAIROBI (KENIA)
 Tfno.: +254 20 374 2774/5
 E-mail: nairobi@itf.org.uk

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

ITF ASIA-PACÍFICO
SINGAPUR
 Tfno.: +65 6379 5691

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

NOMBRE	FUNCIÓN	PAÍS	PUERTO	TELÉFONO DE LA OFICINA	TELÉFONO MÓVIL	CORREO ELECTRÓNICO
Yoshihiro Toyomitsu	Inspector	Japón	Tokio	+81 3 5410 8320	+81 90 5306 2494	toyomitsu_yoshihiro@itf.org.uk
Betty Makena Mutugi	Inspectora	Kenia	Mombasa	+254 41 2230027	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk
Moon Hyeokjin	Inspector	Corea	Busan	+82 51 469 0294	+82 10 4444 8436	hyeokjin_moon@itf.org.uk
Norbert Petrovskis	Inspector	Letonia	Riga	+371 677 09242	+371 292 15136	petrovskis_norbert@itf.org.uk
Andrey Chernov	Inspector	Lituania	Klaipeda		+370 699 28198	chernov_andrey@itf.org.uk
Paul Falzon	Inspector	Malta	La Valeta	+356 79969670	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
Enrique Lozano Díaz	Inspector	México	Veracruz	+52 229 932 1367	+52 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
José Antonio Ramírez Pelayo	Inspector	México	Manzanillo	+52 314 172 8089	+52 314 172 8089	ramirez_jose@itf.org.uk
Tomislav Markolović	Contacto	Montenegro	Bar	+382 30 315 105	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@itf.org.uk
Hamid Rachik	Inspector	Marruecos	Casablanca	+212 (0) 5 22 21 96 26	+212 (0) 6 48 13 09 57	rachik_hamid@itf.org.uk
Han Bo Tun	Contacto	Myanmar	Rangún	+95 1 203874	+95 9 250 143 678	tun_han@itf.org.uk
Aswin Noordermeer	Inspector	Países Bajos	Róterdam		+31 6 53 337522	noordermeer_aswin@itf.org.uk
Debbie Klein	Inspectora	Países Bajos	Róterdam		+31 6 53 182 734	klein_debbie@itf.org.uk
Gijs Mol	Inspector	Países Bajos	Róterdam		+31 622 89 08 77	mol_gijs@itf.org.uk
Koen Keehnen	Inspector	Países Bajos	Róterdam		+31 624 336109	keehnen_koen@itf.org.uk
Grahame McLaren	Inspector	Nueva Zelanda	Wellington	+64 4 801 7613	+64 21 292 1782	mclaren_grahame@itf.org.uk
Angelica Gjestrum	Coordinadora	Noruega	Oslo	+47 22 82 58 24	+47 9 77 29 357	gjestrum_angelica@itf.org.uk
Andreas Husa	Inspector	Noruega	Bergen	+47 22825854	+47 97532446	husa_andreas@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	Tromsø	+47 77 69 93 46	+47 414 01 222	lorentsen_yngve@itf.org.uk
Luis Carlos Fruto	Inspector	Panamá	Cristóbal/ Balboa	+507 315 1904	+507 6617 8525	fruto_luis@itf.org.uk
Arvin Ivan Peralta	Inspector	Filipinas	Manila	+63 2 8927 0429	+63 919 096 7187	peralta_arvin@itf.org.uk
Adam Mazurkiewicz	Coordinador	Polonia	Szczecin	+48 91 4239707	+48 501 539329	mazurkiewicz_adam@itf.org.uk
Grzegorz Daleki	Inspector	Polonia	Gdynia/Gdańsk	+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
José A. Claudio Báez	Inspector	Puerto Rico	San Juan		+1 787 318 0229	baez_jose@itf.org.uk
Adrian Mihalcioiu	Inspector	Rumanía	Constanza	+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	Inspectora	Rusia	Novorosiisk	+7 8617 612556	+7 9887 621232	ananina_olga@itf.org.uk

NOMBRE	FUNCIÓN	PAÍS	PUERTO	TELÉFONO DE LA OFICINA	TELÉFONO MÓVIL	CORREO ELECTRÓNICO
Petr Osichansky	Inspector	Rusia	Vladivostok	+7 4232 401240	+7 914 790 6485	osichansky_petr@itf.org.uk
Rodion Sukhorukov	Inspector	Rusia	San Petersburgo	+7 812 718 6380	+7 921 952 2562	sukhorukov_rodion@itf.org.uk
Daniel Tan	Contacto	Singapur	Singapur	+65 63795666	+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	Coordinadora	España	Vigo	+34 986 221177	+34 660 682 164	baz_luz@itf.org.uk
Esteban Pereda	Inspector	España	Bilbao	+34 94 4037700	+34 688 75 53 35	pereda_esteban@itf.org.uk
Gonzalo Galán	Inspector	España	Las Palmas		+34 638 809 166	galan_gonzalo@itf.org.uk
Juan García	Inspector	España	Valencia	+34 96 367 06 45	+34 628 565 184	garcia_juan@itf.org.uk
Marc Martí Gil	Inspector	España	Barcelona		+34 699 550 578	marti_marc@itf.org.uk
Pedro Damián Esteban	Inspector	España	Algeciras	+34 (0) 91 589 71 19	+34 618 842 905	esteban_pedro@itf.org.uk
Ranjan Perera	Inspector	Sri Lanka	Colombo	+94 112 583040	+94 77 314 7005	perera_ranjan@itf.org.uk
Annica Barning	Coordinadora	Suecia	Malmö		+46 70 57 49 714	barning_annica@itf.org.uk
Fredrik Bradd	Coordinador adjunto	Suecia	Umeå	+46 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	Norrköping	+46 8 791 41 02	+46 70 574 2223	andre_hakan@itf.org.uk
Tse-Ting Tu	Inspector	Taiwán (China)	Kaoshiung	+886 7 5212380	+886 988513979	tu_tse-ting@itf.org.uk
Muzaffer Civelek	Inspector	Turquía	Estambul		+90 535 663 3124	civelek_muzaffer@itf.org.uk
Nataliya Yefrimenko	Inspectora	Ucrania	Odesa	+380 482 429 901	+380 50 336 6792	yefrimenko_nataliya@itf.org.uk
Dwayne Boudreaux	Coordinador	EE. UU.	Costa del Golfo	+1 504 581 3196	+1 504 442 1556	boudreaux_dwayne@itf.org.uk
Enrico Esopa	Coordinador	EE. UU.	Costa Este	+1 201 434 6000 (ext. 240)	+1 201 417 2805	esopa_enrico@itf.org.uk
Jeff Engels	Coordinador	EE. UU.	Costa Oeste		+1 206 331 2134	engels_jeff@itf.org.uk
Barbara Shipley	Inspectora	EE. UU.	Baltimore/ Norfolk	+1 757 622 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
Eric White	Inspector	EE. UU.	Florida		+1 813 576 9805	white_eric@itf.org.uk
Ryan Brazeau	Inspector	EE. UU.	Portland		+1 971 500 8596	brazeau_ryan@itf.org.uk
Sam Levens	Inspectora	EE. UU.	San Francisco		+1 415 490 8956	levens_sam@itf.org.uk
Shwe Tun Aung	Inspector	EE. UU.	Houston	+1 713 659 5152	+1 713 447 0438	aung_shwe@itf.org.uk
Stefan Mueller-Dombois	Inspector	EE. UU.	Los Ángeles	+1 562 493 8714	+1 562 673 9786	mueller_stefan@itf.org.uk
Michael Baker	Contacto	EE. UU.	Cleveland	+1 216 781 7816	+1 440 667 5031	baker_michael@itf.org.uk

Qué puede hacer un inspector o inspectora de la ITF

El primer inspector de la ITF se designó en 1971, y en la actualidad existe una red de 130 inspectores e inspectoras y otros contactos que trabajan en puertos de todo el mundo.

Los inspectores e inspectoras de la ITF son responsables sindicales que trabajan en cuestiones relacionadas con la campaña de la ITF contra las BDC. (Puede consultarse más información sobre las BDC en las págs. 30 y 31 del boletín).

Muchos inspectores de la ITF son exmarinos o exportuarios. Su trabajo consiste en inspeccionar los buques que hacen escala en sus puertos para cerciorarse de que la tripulación cuenta con salarios y condiciones de vida y trabajo dignas, así como en controlar el cumplimiento a bordo de los acuerdos de la ITF.

Un inspector o inspectora de la ITF PUEDE:

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

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

Un inspector o inspectora de la ITF NO PUEDE:

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

Defender sus derechos

Conflictos laborales

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

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

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

Hay países en los que, en caso de huelga, la legislación va en contra de los intereses de la tripulación. De ser así, el o la representante local de la ITF le 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 le proporcione a nivel nacional. En muchos países se respeta el derecho a la huelga, con tal de que su buque se encuentre en un puerto y no en el mar.

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

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

Accidentes marítimos

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

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

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

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

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

Sea más inteligente que los estafadores

Las estafas de contratación dirigidas a la gente de mar han ido en aumento y son cada vez más astutas. Es preciso que la gente de mar aprenda a no caer en las trampas de los estafadores.

Cómo funciona una estafa

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

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

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

No responda. Y advierta a sus amistades.

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

Le pedirán que abone una cuota única (tal vez con el pretexto de cubrir el costo del transporte para incorporarse al buque o un costo

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

Si busca trabajo, siga los siguientes consejos:

- Visite el nuevo sitio de la ITF ShipBeSure (www.itfshipbesure.org) para obtener asesoramiento en materia de contratación, estafas y agentes fraudulentos. Puede consultarse más información al respecto en la pág. 20 del boletín.
- Visite los sitios web oficiales de compañías de cruceros de renombre y de grandes compañías navieras. Normalmente cuentan con una sección especializada de ofertas de trabajo en tierra y a bordo a la que usted puede enviar su currículum, y muchos operadores organizan eventos gratuitos de contratación. Busque advertencias de estafa en el sitio y contacte con la sede oficial en caso de duda.
- Desconfíe de las ofertas de trabajo en los sitios web que dicen ser de compañías navieras o de contratación, así como de puestos de trabajo falsos en sitios web reales, en particular aquellos que tienen avisos y anuncios laborales gratuitos.

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

Es probable que se trate de una estafa si:

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

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



La gente de mar, en el centro de la transición justa hacia un futuro ecológico

Guy Platten, secretario general de la Cámara Naviera Internacional, cuenta cómo el sector marítimo marca el camino hacia una transición justa y ecológica en el ámbito del transporte

Existen muchas incertidumbres con respecto a la transformación ecológica que ha emprendido el sector naviero. Aún no sabemos qué combustibles o métodos de propulsión alternativos prevalecerán. Aún no sabemos qué rutas de navegación se verán transformadas, en función de los combustibles ecológicos que puedan estar disponibles. Y los Gobiernos no han definido claramente aún su apoyo a una serie de medidas fundamentales de descarbonización, que van desde acordar un enfoque mundial basado en el mercado a respaldar la creación del fondo propuesto de 5000 millones USD para la investigación y el desarrollo.

No obstante, hay una cosa muy clara: la gente de mar ocupará un lugar central en el proceso de descarbonización del transporte marítimo.

La Cámara Naviera Internacional (ICS) ha emprendido una labor que abarca todos estos aspectos a fin de brindar claridad y garantizar que el cambio se produzca a la escala y el ritmo necesarios para lograr emisiones netas cero de carbono para 2050.

Un componente esencial de esta labor es responsabilidad del Grupo de Trabajo Marítimo de Transición Justa, formado durante la COP26, que reúne a la ICS, la ITF, el Pacto Mundial de las Naciones Unidas, la Organización Internacional del Trabajo y la Organización Marítima Internacional. Abordar el cambio climático va a suponer una transformación radical para nuestra industria, y el grupo de trabajo se ha establecido para garantizar que el sector naviero pueda utilizar esa transformación para introducir cambios fundamentales permanentes.

La creación de una transición justa debe ser una pieza central de ello. La labor del grupo de trabajo se apoya en el principio de que, para ser justa, la transición debe garantizar la salud y la seguridad del personal marítimo y la protección de sus medios de subsistencia. El grupo de trabajo estudiará el reciclaje y el perfeccionamiento profesionales y la adquisición de nuevas competencias ecológicas, así como la actualización de los planes de estudio y los programas de formación actuales.

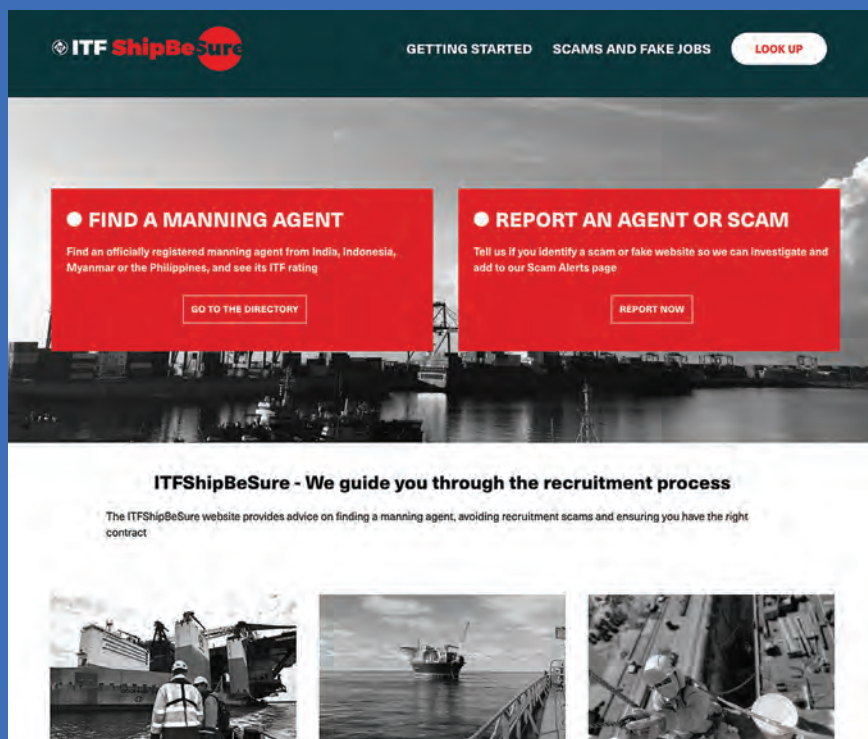
En primera instancia realizará un análisis de las competencias necesarias para la transición ecológica. La investigación procurará mostrar cifras y datos concretos para fundamentar las necesidades de las tripulaciones de toda la flota mundial, a fin de que puedan manejar las tecnologías de propulsión y los combustibles alternativos más prevalentes, incluidos los combustibles a base de amoníaco e hidrógeno, y operar buques de emisiones cero de forma segura.

El grupo de trabajo también formulará recomendaciones a las empresas y los Gobiernos sobre la función que desempeñan en el perfeccionamiento profesional del personal marítimo, a través del desarrollo de políticas de planificación y formación en materia de competencias y la facilitación de mejores prácticas y estrategias.

Toda la labor del grupo se sustenta en la garantía de una transición equitativa, a fin de no restar poder de decisión a los países en desarrollo. Esto significa que la transferencia de competencias y conocimientos debe realizarse del Norte Global al Sur Global, que el Protocolo de Internet y el acceso a la tecnología ecológica sean compartidos, y que el acceso a las inversiones esté disponible para todos, no solo para unos pocos. ■

¿Busca empleo?

Haga de ITFShipBeSure su primer puerto de escala para evitar estafas



Antes de empezar a buscar empleo, visite este nuevo sitio web concebido para orientar a la gente de mar sobre el proceso de contratación. Puede ayudarle a evitar ser víctima de una estafa de contratación, señala **Steve Trowsdale**, coordinador del Cuerpo de Inspectores/as de la ITF

ShipBeSure (<https://www.itfshipbesure.org/>) fue creado por la ITF debido al enorme aumento del número de estafas de contratación y al terrible impacto que tienen en la gente de mar que es víctima de ellas.

Cada vez escuchamos más historias desgarradoras de gente de mar víctima de delincuentes que roban su dinero, la dejan sin empleo y la humillan mediante estafas de contratación. Estos estafadores, astutos y codiciosos, utilizan las redes sociales y todos los medios a su disposición para llevar adelante sus actividades fraudulentas.

Cuando busque empleo, asegúrese de utilizar ShipBeSure como primer puerto de escala para tener la mejor preparación posible ante una estafa de contratación. Asimismo, le agradeceríamos que hiciera llegar a la ITF sus experiencias sobre estafas de contratación, para que podamos mantener ShipBeSure al día. ■

Ayuda disponible en ShipBeSure

El sitio web ShipBeSure está repleto de información y consejos importantes y es fácil de utilizar. En él encontrará las siguientes secciones:

- **Introducción:** Brinda orientación que abarca desde qué hacer antes de subir a bordo hasta qué debe tenerse en cuenta al utilizarse a un agente de contratación de tripulantes. Ofrece una guía sobre sus derechos en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo y formula recomendaciones sobre los contratos. Para la gente de mar que busca empleo en un buque crucero, facilita una lista de los operadores de cruceros y sus datos de contacto y recomienda ponerse directamente en contacto con ellos.
- **Búsqueda de agentes de contratación:** Permite encontrar un agente de contratación de tripulantes registrado oficialmente en Bangladés, Filipinas, la India, Indonesia o Myanmar y ver la calificación que le ha asignado la ITF. Los agentes serios figuran en la lista verde. Se recomienda evitar a los agentes que figuran en la lista roja.
- **Estafas de contratación y puestos de trabajo falsos:** Indica cómo identificar las señales de una estafa y cómo detectar una estafa de buques crucero en Facebook. La página de alertas ayuda a identificar estafas y compañías y sitios web falsos.
- **Búsqueda de buques, inspectores o sindicatos:** Ofrece más información sobre un buque al que esté considerando incorporar o sobre el inspector o inspectora de la ITF o el sindicato afiliado más próximo que pueda brindarle ayuda.
- **Denuncia de agentes o estafas:** Permite informar a la ITF de una estafa o un sitio web falso para que podamos investigarlo y añadirlo a la página de alertas sobre estafas.

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

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

Victoria para la gente de mar filipina: el agente de contratación de tripulantes Able Maritime pierde su licencia



La gente de mar filipina se alegrará al saber que a Able Maritime finalmente se le retiró la licencia en respuesta a sus quejas oficiales y a la presión ejercida por la ITF. Arvin Peralta, inspector de la ITF en Manila, acoge favorablemente la medida, pero señala que la inacción del organismo regulador causó sufrimiento a muchas personas

Esta victoria debería representar una firme advertencia a otros agentes deshonestos de contratación de tripulantes de que explotar a la gente de mar acabará con su negocio. La gente de mar tiene derecho a recibir un trato digno en un entorno laboral seguro.

Los aproximadamente 220 000 marinos filipinos dan un enorme impulso económico a su país al enviar miles de millones de dólares estadounidenses a sus familias y comunidades. Pero la Dirección de Empleo en el Extranjero de Filipinas (POEA) les falló constantemente, tanto a ellos como a sus familias, con su inacción frente a Able Maritime.

Las agencias de contratación de tripulantes —las compañías encargadas de colocar a la gente de mar en buques y velar por el salario, el bienestar y las condiciones de la gente de mar empleada en el extranjero y asegurarse de que sus familias reciban una parte de su salario— están reguladas por la POEA. Sin embargo, a pesar de las pruebas contundentes de que Able Maritime había defraudado a mucha de la gente de mar contratada, la POEA continuó otorgando a la compañía la licencia para operar como agencia de contratación de tripulantes.

En octubre de 2021, el Cuerpo de Inspectores/as de la ITF incluyó a Able Maritime en la lista roja de la guía de alerta sobre agencias de contratación ITFShipBeSure.org y aconsejó a la gente de mar que evitara aceptar empleo a través de la compañía. Esta medida vino precedida de una noticia sobre el comportamiento de Able Maritime que generó una avalancha de denuncias ante la ITF por parte de la gente de mar y sus familias. Aun así, la licencia de Able Maritime siguió en vigor... hasta ahora. ■

Sus experiencias con Able Maritime

Andy Umbania Bolo fue contratado por Able Maritime Seafarers Inc el 9 de septiembre de 2021 para trabajar a bordo del buque pesquero Qing Yuan Yu 008. Su pareja estaba sola con dos niños pequeños y recurrió a la ITF desesperada tras cuatro meses sin verlo ni recibir un centavo de su salario. "Necesito dinero para comprar artículos esenciales para mi bebé de diez meses y mi niño de tres años".

Leslie Ann De Torres se dirigió a la ITF en septiembre de 2021 porque no había podido establecer contacto con su marido, Jemuel Cris De León De Torres, desde hacía más de ocho meses y temía por su bienestar. La publicidad generada por la ITF reveló que su marido estaba con vida y que se encontraba aún trabajando a bordo del buque pesquero Lu Qing Yuan Yu 116. De Torres regresó a casa después de que el armador del buque (y no Able Maritime) insistiera en su repatriación.

Veintiún marinos a los que Able Maritime había colocado en Goundar Shipping en Fiyi se vieron en unas condiciones pésimas y con sueldos muy bajos. La POEA suspendió brevemente la licencia de Able Maritime cuando la ITF le mostró que la agencia había cambiado las condiciones contractuales de la gente de mar a su llegada a Fiyi, pero la restableció al cabo de dos semanas. No fue hasta octubre de 2021 que se liberó a los tripulantes de su situación y pudieron regresar a casa.

Gente de mar involucrada en la investigación de un accidente

El **Boletín de los Marineros** le explica sus derechos y dónde acudir en busca de ayuda en caso de verse en una investigación penal al estar involucrado su buque en un accidente marítimo o una infracción de contaminación, y los inspectores e inspectoras de la ITF informan sobre casos en los que las cosas han ido espantosamente mal

Conozca sus derechos

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

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

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

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

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



Si se ve involucrado en una investigación marítima y desea obtener asesoramiento, póngase en contacto con el sindicato o inspector(a) de la ITF local. Si no los hubiere donde usted se encuentra, envíe un correo electrónico al equipo de apoyo a la gente de mar de la ITF (seafsupport@itf.org.uk).

Peticiones de indulto para la tripulación inocente del Flying

La ITF y el Fondo de Marineros de la ITF han redoblado los esfuerzos para que 15 marinos inocentes sean liberados de prisión en Madagascar, donde ya han cumplido tres años de su condena. **Katie Higginbottom**, directora del Fondo de Marineros de la ITF, describe el caso

El Flying fue detenido por el servicio de guardacostas de Madagascar el 19 de diciembre de 2018 por entrar al territorio nacional sin permiso. Los 15 tripulantes fueron arrestados y condenados a cinco años de prisión, y cada uno de ellos recibió una multa de 10 000 000 MGA (1953,88 GBP). El armador recibió una multa de 2000 millones MGA (204 081,63 GBP), y el buque fue confiscado por el Estado.

La tripulación fue acusada además de comercio ilegal de madera, a pesar de que no se encontraron pruebas a bordo del buque. Fueron condenados a 20 años de prisión.

Llevemos a Santosh Kumar de regreso a casa

Siete meses después de que fuera noticia la explosión de un contenedor a bordo del Ocean Trader, la policía de Dubái aún no ha permitido al capitán regresar a casa. **Steve Trowsdale**, coordinador del Cuerpo de Inspectores/as de la ITF, describe los esfuerzos de la ITF por ayudarlo

Un contenedor recién cargado en el Ocean Trader en el puerto de Jebel Ali, en Dubái, se incendió y explotó el 7 de julio de 2021, haciendo temblar edificios a una distancia de hasta 25 kilómetros. Afortunadamente, nadie resultó gravemente herido.

Un tripulante se percató de que salía humo de un contenedor. Alertó al capitán, que ordenó de inmediato la evacuación del buque e informó a las autoridades portuarias de salvamento. El capitán Santosh Kumar es un héroe. Actuó rápida y correctamente, y probablemente salvó muchas vidas.

La policía entrevistó a varios tripulantes, incluido Kumar, como parte de la investigación de la explosión. Los 14 integrantes de la tripulación permanecieron en un hotel cercano hasta el 28 de noviembre, cuando se repatrió a todos excepto a Kumar. Las autoridades no le han dado ningún motivo por el cual podrían desear prolongar su detención ni ningún indicio de cuánto tiempo deberá permanecer allí. La ITF lo ha instalado en un apartamento con cocina y cuarto de baño propios para que tenga unas mejores condiciones de vida.

La ITF se ha puesto en contacto con el Estado de abanderamiento (Comoras, BDC) y los armadores del buque (Sash Shipping Corp, compañía registrada en Panamá), que tienen responsabilidades para con la tripulación. También

hemos instado a la policía de Dubái a que permita, por motivos humanitarios, que el capitán regrese a casa con su mujer, sus dos niños pequeños y su padre anciano, que dependen de sus ingresos para sobrevivir.

La ITF apoya financieramente a Kumar, pero él debería recibir la totalidad de su salario, ya que sigue estando empleado hasta su repatriación. De hecho, ninguno de los 14 tripulantes ha recibido una remuneración adecuada desde marzo de 2021, y se les debe ya más de 95 000 USD.

Se han ignorado deplorablemente los derechos humanos fundamentales de la tripulación, y, aun así, el Estado de bandera, los armadores del buque y la policía de Dubái permiten que la situación se prolongue ■

Los marinos —nueve de China, cuatro de Bangladés y dos de Myanmar— llevan tres años en prisión. Algunos comenzaron sus contratos en marzo de 2017 y llevan más de cinco años fuera de casa.

Habían sido abandonados por el armador, el operador y la agencia, y no tenían a nadie que los representara o apoyara. Sus familias quedaron sin ingresos, y ellos habían llegado al límite.

El sindicato local SYGMMA, afiliado a la ITF, y la organización benéfica local Good Samaritan Seamen's Mission han

seguido el caso de la gente de mar. El Fondo de Marinos de la ITF ha proporcionado fondos a la organización benéfica para comprar alimentos y ropa para los hombres encarcelados y prestar asistencia a sus familias. La ITF ha contratado a un abogado para que presente una apelación. El 14 de enero de 2022, el Fondo de Marinos escribió a Andry Rajoelina, presidente de Madagascar, para instarlo a que tuviera en cuenta los aspectos humanitarios de este caso, les otorgara un indulto presidencial y les permitiera regresar a casa con sus familias lo antes posible. ■



Detenidos injustamente en Mauricio

Un accidente marítimo llevó a que dos marinos de Sri Lanka pasaran 18 meses encarcelados y a que otros no pudieran abandonar Mauricio. Fue necesario que la ITF y otros hicieran campaña para ayudar a liberarlos, informa el inspector de la ITF **Ranjan Perera**

El 25 de julio de 2020, el capitán Sunil Nandeshwar y el primer oficial Subodha Tilakaratna estaban de guardia cuando el Wakashio quedó varado frente a la costa de Mauricio. La tripulación permaneció a bordo del buque averiado durante diez días antes de ser transportada por vía aérea por las autoridades de Mauricio y alojada en un hotel a fin de guardar cuarentena.

El 18 de agosto, el capitán y el primer oficial fueron acusados provisionalmente de poner en peligro la navegación segura, infracción que se sanciona con la pena máxima de prisión de 60 años, y fueron detenidos y puestos en prisión. El abogado contratado por el armador logró reducir la acusación a la vulneración del derecho de paso inocente, sancionada con una sentencia de un máximo de cinco años. Se denegaron las solicitudes de libertad bajo fianza. La mayoría de los demás tripulantes fueron detenidos bajo arresto domiciliario en un hotel local.

En el aniversario de la detención, la ITF hizo un llamamiento al presidente de Mauricio, Prithvirajsing Roopun, para que

procediera a su liberación inmediata y a la repatriación de toda la tripulación.

El 15 de diciembre de 2021 se redujo la acusación formal a una con una pena máxima de dos años en prisión.

Subodha Tilakaratna decidió declararse culpable, a pesar de afirmar su inocencia. Declaró a la ITF: “Era la única forma que tenía de garantizar mi regreso a... mi familia lo antes posible, ya que seguir con el caso en los tribunales mauricianos podía llevar meses o incluso años. Mi asesor jurídico entendió mi estrés mental y emocional y apoyó plenamente mi decisión”.

El 27 de diciembre de 2021, Tilakaratna fue sentenciado a 20 meses de prisión, pero, teniendo en cuenta el tiempo transcurrido en prisión preventiva y remisión, fue puesto en libertad al día siguiente. Llegó a casa dos días después. A los tres marinos restantes se les permitió la repatriación el 25 de diciembre.

Tilakaratna añadió: “Aún me pregunto cómo puede ser que alguien deba cumplir una condena antes de que se demuestre su culpabilidad. Y, si esto es lo que sucede cuando se tiene la mejor representación legal, me da miedo pensar lo que ocurre a las partes acusadas que no cuentan con los medios para costearse la asistencia jurídica”. ■

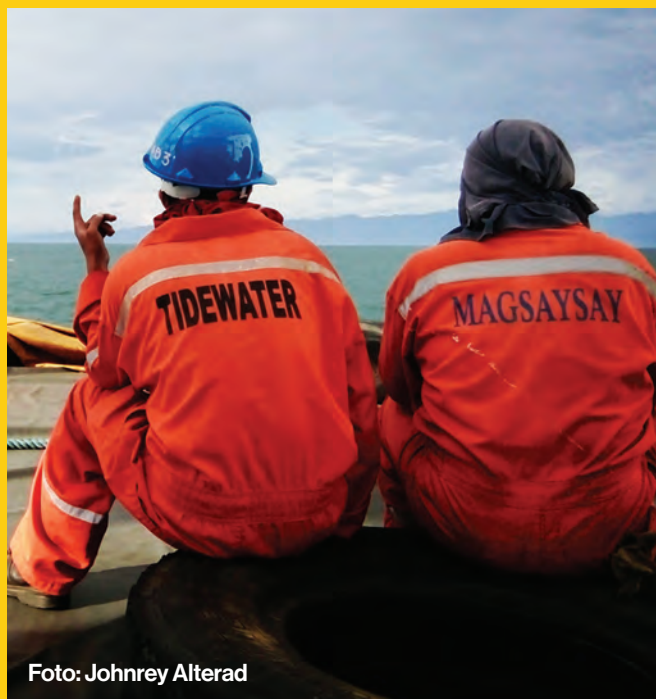


Foto: Johnrey Alterad

Primero, el COVID-19. Ahora, la pandemia oculta: la salud mental

Durante la pandemia de COVID-19 se dispararon las llamadas a la línea telefónica de ayuda psicológica Sahara, disponible de forma permanente y gestionada por el Sindicato Nacional de Gente de Mar de la India (NUSI) para brindar apoyo a la gente de mar y sus familias.

Abdulgani Serang, secretario general del NUSI, describe cómo ha respondido su sindicato

Publicitamos ampliamente la línea Sahara a través de las redes sociales, los agentes de contratación de tripulantes y las compañías navieras, a fin de sensibilizar a la gente de mar sobre la ayuda a su disposición. Cuando fue posible hacerlo en condiciones seguras, reanudamos nuestras sesiones presenciales de bienestar y gestión del estrés, y organizamos también sesiones periódicas transmitidas en vivo por Facebook, a veces con la ITF y el Sindicato Noruego de Gente de Mar (NSU).

Recibimos un número récord de llamadas a la línea de ayuda. En 2019 hubo 679 llamadas. Entre abril y diciembre de 2020 se registraron 1275. En 2021, la cifra ascendió a 1595.

Al comienzo de la pandemia, la mayoría de las llamadas reflejaba problemas causados por la crisis del cambio de tripulaciones: estrés, depresión y ansiedad por la extensión de los contratos, las demoras para regresar a casa y la



“Recibimos un número récord de llamadas a la línea de ayuda. En 2019 hubo 679 llamadas. Entre abril y diciembre de 2020 se registraron 1275. En 2021, la cifra ascendió a 1595”.

inestabilidad financiera. En 2021 hubo un creciente número de llamadas sobre cuestiones médicas, como la manera de obtener oxígeno y seguro médico, la eficacia y disponibilidad de las vacunas y si eran seguras, en particular para los niños pequeños. Desde finales de 2021 hubo muchas llamadas de gente de mar y sus familiares sobre sus relaciones, incluidos asuntos como la separación y el divorcio, el consumo de alcohol y estupefacientes y la falta de sueño.

No cabe duda de que la incertidumbre, la inestabilidad financiera y la impotencia causadas por la pandemia han desencadenado una crisis de salud mental que probablemente durará más que el propio virus y tendrá consecuencias posiblemente devastadoras.

El NUSI tuvo que incrementar el apoyo práctico que brindaba. Con financiación del Fondo de Marineros de la ITF proporcionamos oxígeno, equipos de protección individual (EPI) y asistencia médica. Creamos NUSI Salaah (palabra hindi que significa 'consejo') para proporcionar educación y orientación profesional a los hijos de la gente de mar, y ahora se ha ampliado el programa para proporcionar a los cónyuges sesiones sobre gestión financiera, orientación profesional y creación de pequeñas empresas.

La actividad física es importante para la salud y el bienestar mentales. Pusimos en marcha un programa de meditación y yoga, NUSI Swasth, en nuestra residencia de Bombay para ayudar a controlar el estrés, y próximamente ofreceremos sesiones de yoga en vivo a través de nuestras redes sociales.

Cuando la situación del COVID-19 lo permita, comenzaremos a organizar campamentos de salud centrados en la prevención de la hipertensión, las enfermedades cardíacas y la diabetes, afecciones muy comunes entre la gente de mar india. Tenemos previsto crear un programa integral de estilo de vida y bienestar, con actividades que incluyan una dieta sana, el control del peso, el buen dormir y el uso saludable de dispositivos digitales. Y reanudaremos nuestras sesiones de sensibilización y educación en relación con el VIH/SIDA.

La pandemia ha puesto de manifiesto la importancia de proporcionar a aprendices y cadetes los conocimientos y las competencias para hacer frente a la presión de la vida a bordo. Apoyamos los esfuerzos de la ITF por incorporar la salud y el bienestar en los programas de estudios de las academias marítimas e iniciaremos el proceso en India este año. ■

Los inspectores e inspectoras de la ITF están a su disposición

Los 130 inspectores e inspectoras de la ITF trabajan para apoyar a la gente de mar que necesita ayuda. El **Boletín de los Marineros** presenta a los inspectores e inspectoras de más reciente incorporación, ofrece una reseña del equipo de Latinoamérica y el Caribe y proporciona información actualizada sobre las redes regionales de contactos sindicales de la ITF

Conozca a los nuevos inspectores e inspectoras



Patrick Kuronen (Helsinki, Finlandia, Sindicato Finlandés de Gente de Mar)

Comencé a trabajar en el mar a comienzos del siglo XXI y he trabajado en la cubierta y la sala de máquinas de diversos tipos de buques. En 2017 fui elegido principal representante sindical a bordo del Finlandia, de Eckerö Line, donde trabajaba como contramaestre. Como inspector de la ITF puedo defender a la gente de mar tanto en mi país como en el ámbito internacional.



Evelina Saduikyte (Dublín, Irlanda, SIPTU)

Soy de Lituania y me mudé a Irlanda en 2001. Desde que estaba en la escuela he publicado boletines informativos, incluidos artículos muy populares sobre los derechos de los trabajadores. En 2005, el mayor sindicato de Irlanda, el SIPTU, me contrató como organizadora sindical. De ahí pasé a un cargo de responsable y continué utilizando los cuatro idiomas que hablo para brindar ayuda de primera mano a los trabajadores. Navego y adoro el mar, así que estoy encantada de ayudar a la gente de mar como parte de la ITF.



Andreas Husa (Bergen, Noruega, Sindicato Noruego de Gente de Mar)

Comencé mi carrera en el mar a bordo de un buque pesquero, y en los últimos 12 años he trabajado en remolcadores y he operado botes de amarre. Pasé a ser delegado del Sindicato Noruego de Gente de Mar a una edad temprana y fui elegido miembro de su comité de la juventud. Me siento honrado de ser ahora inspector de la ITF y poder ayudar a la gente de mar en mis puertos.



Pedro Esteban (Algeciras, España, ELA-Zerbitzuak)

Fui oficial de cubierta a bordo de buques cisterna. A comienzos de 2020 nos abandonaron en Filipinas en un buque que transportaba gas licuado de petróleo. Durante ocho meses, los inspectores de la ITF nos apoyaron y nos ayudaron a obtener nuestros salarios atrasados y regresar a casa. Ese fue el momento en que me di cuenta de que tenía que ser inspector y luchar por los derechos de la gente de mar.



Ryan Brazeau (Portland, Oregón, EE. UU., Sindicato Internacional de Estibadores y Trabajadores de Almacenes)

Llevo 22 años en el sector marítimo y soy marino de cuarta generación. En mi sindicato he trabajado en campañas de organización, me he ocupado de casos de gente de mar y he creado un *podcast* para ayudar a los marinos a estar en contacto. Espero poder aportar mi experiencia y creatividad a la ITF, aprender de otros inspectores e inspectoras y encontrar soluciones para mejorar la vida de la gente de mar.

El equipo de Latinoamérica y el Caribe en primer plano

Algunos de los productos básicos más importantes del mundo se exportan de América Latina y el Caribe, como el azúcar, los plátanos, el café, la melaza y el tabaco. Gracias a su presencia en numerosos puertos en países como Brasil, Chile y Argentina y más de 700 islas del Caribe, nuestro equipo de inspectores e inspectoras de la región proporciona asistencia a cualquier trabajadora o trabajador marítimo que precise ayuda de la ITF.



Roberto Jorge Alarcón (Rosario-Buenos Aires, Argentina, CCUOMM) lleva 27 años como inspector de la ITF y es coordinador de equipo desde 2003, tras una larga carrera en el mar y un periodo de cuatro años como responsable sindical. Ha sido capitán de buque, tiene un título en relaciones laborales y durante las campañas de la ITF ha contribuido a que 60 buques firmaran acuerdos de la ITF.



Ali Zini (Paranaguá, Brasil, CNTTL) fue dirigente de su sindicato, donde trabajada en el sector de remolcadores, cuando en 1997 respondió a dos solicitudes de la ITF en busca de un hablante multilingüe que visitara buques y evaluara la situación de la tripulación a fin de que el inspector pudiera prestarles asistencia. Al año siguiente se convirtió en inspector a tiempo parcial y en 2007 pasó a ser inspector a tiempo completo.



Renialdo de Freitas (Santos, Brasil, CNTTL) fue oficial de cubierta antes de convertirse en dirigente del Sindicato de Oficiales de la Marina Mercante. En 1989 comenzó como inspector de la ITF a tiempo parcial y realizó una labor pionera en Brasil ayudando a gente de mar extranjera, y en 1994 pasó a ser inspector a tiempo completo. Se enorgullece de ser parte de la familia de la ITF y de brindar asistencia práctica y apoyo moral a las tripulaciones.



Miguel Sánchez (Barranquilla, Colombia, UNIMPESCOL) trabajó a bordo de buques como oficial de máquinas durante 18 años, antes de ser designado inspector de la ITF en 1998. Se siente orgulloso de apoyar a la gente de mar en los puertos colombianos en sus justas reclamaciones por el pago de salarios, la repatriación, el permiso de tierra y otros derechos laborales y humanos.



José Ramírez (Manzanillo, México, ORDEN) se convirtió en inspector de la ITF en 2017, tras haber sido capitán de buque y haber trabajado con tripulaciones multiculturales. Ayuda a la gente de mar a tener condiciones justas, lograr la repatriación y recuperar salarios atrasados. Cree que "ayudando a una persona, se ayuda a todos".



Enrique Lozano (Veracruz, México, ORDEN) es miembro sindical desde 1989 y ha trabajado en el mar durante 16 años, como cadete, oficial de cubierta y capitán. Pasó a ser inspector de la ITF en 2003, tras recibir él mismo el apoyo de la ITF, como capitán de la tripulación de un buque abandonado en África en el que había casos de malaria a bordo. Le complace poder ayudar a las tripulaciones.



Luis C. Fruto (Balboa-Cristóbal, Panamá, SITRASERMAP) se convirtió en inspector de la ITF en 2007, tras 12 años como oficial de cubierta y capitán de buques remolcadores. Desde 1989 es miembro de su sindicato, donde fue secretario general durante cuatro años, ha impartido clases en la Universidad Marítima Internacional de Panamá y tiene una maestría en seguridad naval y ocupacional.



José A. Claudio Báez (San Juan, Puerto Rico, ILA, AFL-CIO) fue estibador y controlador y es presidente del comité de elecciones de la sección 1740 de la ILA. José continúa ayudando a las tripulaciones a obtener vacunación gratuita contra el COVID-19 y a contar con lugares para descansar en su tiempo libre, con wifi gratuito.

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

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



Red de Latinoamérica y el Caribe

La red funciona en sitios donde la ITF no dispone de inspectores o inspectoras. Está integrada por representantes de sindicatos afiliados a la ITF. Se ha consolidado en la región apoyando a la gente de mar que precisa asistencia y emprendiendo acciones de solidaridad con el personal portuario. La red ha participado activamente en campañas de la ITF.

Contactar con el coordinador de la Red de Latinoamérica y el Caribe:

Steve Trowsdale (Londres)

Correo electrónico: seafsupport@itf.org.uk

(15 contactos en Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Guyana, Perú, Trinidad y Tobago, Uruguay y Venezuela)



Red del Mundo Árabe e Irán

Nuestra labor este año ha sido aún más difícil, ya que algunos armadores usan la pandemia de COVID-19 como excusa para no responder a las quejas planteadas por la gente de mar ni a sus solicitudes de apoyo. A pesar de esto, los contactos sindicales de la ITF en nuestra región han trabajado denodadamente y brindado asistencia a cientos de marinos, ayudándolos a cobrar sus salarios, recibir atención médica y ser repatriados.

En 2021 se registró un aumento considerable del número de solicitudes de asistencia de la gente de mar. Nos encargamos de 136 casos y conseguimos recuperar 7 325 864 USD en salarios atrasados. Muchos de ellos eran casos graves de abandono. Nuestros contactos contribuyeron enormemente a este logro.

Nos hemos comprometido a continuar desarrollando, reforzando y ampliando nuestra red a fin de poder brindar ayuda a una mayor cantidad de gente de mar en buques que hagan escala en puertos del Mundo Árabe e Irán.

Contactar con el coordinador de la Red del Mundo Árabe e Irán:

Mohamed Arrachedi (España)

Tfno.: +34 629 419 007

Correo electrónico: arrachedi_mohamed@itf.org.uk

(31 contactos en Argelia, Baréin, Egipto, Irak, Irán, Jordania, Kuwait, Libano, Libia, Omán, Sudán, Túnez y Yemen)



Red de África Occidental

Contactar con el coordinador de la Red de África Occidental:

Bayla Sow (Burkina Faso)

Correo electrónico: seafsupport@itf.org.uk

(9 contactos en Benín, Camerún, Costa de Marfil, Gabón, Guinea-Bisáu, Guinea-Conakri, Liberia, Senegal y Togo)

Red de Asia-Pacífico

Nuestros contactos han brindado apoyo y asistencia concretos a la gente de mar en sus países y han establecido la red regional.

A 31 de diciembre de 2021 habían tramitado y resuelto más de 114 casos de gente de mar a lo largo del año. Entre estos había casos de abandono de gente de mar, reclamos de salarios impagos, retraso en el envío de remesas a las familias, cuestiones de repatriación, lesiones ocupacionales y solicitudes de tratamiento médico.

Durante la pandemia de COVID-19, la principal preocupación de la gente de mar era saber si podrían darse de baja en el siguiente puerto. Nuestros contactos proporcionaron todo tipo de ayuda a la gente de mar en sus puertos, en particular en Tailandia y Malasia, comunicándose con las autoridades locales, las embajadas pertinentes, los agentes portuarios y los armadores. Nuestros contactos ayudaron a lograr la repatriación de más de 600 marinos, algunos de los cuales llevaban a bordo más de 16 meses.

Contactar con el coordinador de la Red de Asia-Pacífico:

Jason Lam (Hong Kong)

Tfno.: +852 9735 3579

Correo electrónico: lam_jason@itf.org.uk

(8 contactos en Bangladés, Camboya, Islas Salomón, Malasia, Myanmar, Pakistán, Papúa Nueva Guinea y Tailandia)



Banderas de conveniencia: una guía para la gente de mar

¿Qué es una bandera de conveniencia?

Un buque de bandera de conveniencia (BDC) es aquel que enarbola la bandera de un país diferente al de su propietario, mediante el pago de tasas de registro.

¿Por qué existen?

En un mercado naviero cada vez más competitivo, las BDC ofrecen una forma de reducir costos y minimizar la responsabilidad, con poca o ninguna consideración por los derechos y el bienestar de la gente de mar.

Los propietarios de buques utilizan las BDC para explotar una laguna en el derecho internacional que permite evitar la reglamentación laboral del país de propiedad del buque. Se convierten en un vehículo para pagar salarios reducidos e imponer a la gente de mar horarios de trabajo prolongados y condiciones laborales poco seguras. Un armador también puede verse motivado a optar por una BDC para beneficiarse de tasas de registro baratas e impuestos bajos o inexistentes.

Los países deciden crear registros como forma de ganar dinero sin las responsabilidades habituales para con la tripulación que conlleva ser un Estado de abanderamiento genuino. En algunos de esos registros, las normas de seguridad y formación son deficientes y no se impone restricción alguna sobre la nacionalidad de la tripulación.

La ITF cree que debe existir un vínculo genuino entre el propietario real de un buque y el pabellón que este enarbola, con arreglo a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

¿Quién decide si un registro es BDC?

La ITF declara un registro BDC a través de su Comité de Prácticas Aceptables. Dicho comité analiza:

- cuántos buques de propiedad extranjera están inscritos y enarbolan la bandera del país;
- la capacidad y el deseo del Estado de abanderamiento de hacer cumplir las normas sociales internacionales mínimas a bordo de sus buques, incluido el respeto de los derechos humanos y sindicales fundamentales, y si ha ratificado los convenios y las recomendaciones de la Organización Internacional del Trabajo que contienen estas protecciones; y
- el historial en materia de seguridad y medioambiente del Estado de abanderamiento, mediante los datos empíricos recabados a partir de las inspecciones de los Estados rectores del puerto, el número de deficiencias y detenciones, y si ha ratificado y hace cumplir los convenios de la Organización Marítima Internacional.

¿Cuántas BDC existen?

En enero de 2022 había 42 BDC, lo cual supone un aumento con respecto a las 35 que había el año anterior. En agosto de 2021, la ITF añadió siete países a su lista de registros BDC: Camerún, las Islas Cook, Palaos, Sierra Leona, San Cristóbal y Nieves, Tanzania (Zanzibar) y Togo. Muchos de ellos tienen un historial deficiente en lo que respecta a la protección de la gente de mar que trabaja a bordo de los buques que enarbolan su pabellón.

“Lo que hacen los países de banderas de conveniencia es moralmente irresponsable. Reciben las tasas de registro, pero no tienen la voluntad o los medios para garantizar el bienestar de la gente de mar que opera los buques... Al convertirse en Estado de abanderamiento es preciso aceptar la enorme responsabilidad que esto conlleva. Cumplir los requisitos mínimos no equivale a ser responsable. Demasiada gente de mar acaba sufriendo para que los armadores puedan ahorrarse unos cuantos dólares del costo de su tripulación”.

– David Heindel, presidente de la Sección de Gente de Mar de la ITF

¿Qué suponen las BDC para los marinos?

Las inspecciones de buques BDC realizadas por la ITF han revelado un amplio abanico de abusos de los que ha sido objeto la gente de mar:

- Salarios muy bajos
- Condiciones deficientes a bordo
- Acceso insuficiente a alimentos y agua potable
- Largos periodos de trabajo sin un descanso adecuado, que provocan estrés y fatiga
- Retraso o incumplimiento del pago, a veces durante meses
- Buques poco seguros
- Prácticas de seguridad deficientes, que ocasionan accidentes graves y reducen las posibilidades de recibir una indemnización sin ayuda

Muchos marinos tienen demasiado miedo como para quejarse.

Trabajo a bordo de un buque BDC. ¿Quién puede protegerme?

Los países de origen de la tripulación poco pueden hacer para protegerla, ya que las reglas que se aplican a bordo son a menudo las del país de registro del buque. Y, puesto que los buques BDC no tienen una verdadera nacionalidad, escapan

al alcance de un sindicato nacional de gente de mar. Ahí es donde entra la ITF.

La ITF tiene una enorme y excepcional influencia en los salarios y las condiciones de la gente de mar que trabaja a bordo de buques BDC. El Cuerpo de Inspectores/as de la ITF se encarga de la supervisión y el cumplimiento en esta materia, respondiendo a las quejas y solicitudes de la gente de mar y realizando las investigaciones oportunas. Trabajan denodadamente con los sindicatos marítimos locales para promover y proteger los derechos de la gente de mar en los casos en que ni los armadores ni los Estados de abanderamiento están dispuestos a cumplir con sus obligaciones. Y supervisan los acuerdos de la ITF para cerciorarse de que los buques los respetan.

En 2021, el Cuerpo de Inspectores/as de la ITF recuperó 37 291 112 USD en salarios atrasados e indemnizaciones por muerte o lesión en nombre de gente de mar que no tenía a quién recurrir.

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

Registros que figuran en la lista de BDC (a enero de 2022)

- Antigua y Barbuda
- Bahamas
- Barbados
- Belice
- Bermudas
- Bolivia
- Camboya
- Camerún
- Chipre
- Comoras
- Corea del Norte
- Curaçao
- Georgia
- Gibraltar
- Guinea Ecuatorial
- Honduras
- Islas Caimán
- Islas Cook
- Islas Feroe
- Islas Marshall
- Jamaica
- Líbano
- Liberia
- Madeira
- Malta
- Mauricio
- Moldavia
- Mongolia
- Myanmar
- Palaos
- Panamá
- Registro marítimo internacional alemán (GIS)
- Registro marítimo internacional francés (FIS)
- San Cristóbal y Nieves
- San Vicente
- Santo Tomé y Príncipe
- Sierra Leona
- Sri Lanka
- Tanzania (Zanzibar)
- Togo
- Tonga
- Vanuatu

La ITF lanza una campaña por los derechos de los pescadores en el Reino Unido

En respuesta a la continua explotación laboral y la mala remuneración de los migrantes a bordo de buques pesqueros del Reino Unido, la ITF está colaborando en una investigación para dar forma a su nueva campaña por la equidad en la pesca. **Chris Williams**, responsable de campañas de la Sección de Pesca de la ITF, nos cuenta más al respecto

La industria pesquera del Reino Unido no se ha librado de las denuncias de abusos de los derechos humanos a bordo de sus buques. Pero, más allá de los casos más alarmantes, los pescadores deben trabajar un número de horas excesivo sin periodos de descanso ni días libres. En algunas partes de la industria se ha denunciado la existencia de trabajo forzoso, y los pescadores migrantes corren gran riesgo de ser víctimas de abusos.

Por este motivo, la ITF se ha asociado a The Seafarers' Charity y al Laboratorio de Derechos de la Universidad de Nottingham para investigar las condiciones laborales de los pescadores en todo el Reino Unido. El Laboratorio de Derechos encuestó a tripulantes británicos y migrantes de buques pesqueros, tanto en persona como en línea, y entrevistó además a pescadores migrantes. Las conclusiones aportarán datos empíricos a la nueva campaña de la ITF por la equidad en la pesca en el Reino Unido, que se lanzará en 2022.

La Dra. Jess Sparks, directora adjunta del Programa de Ecosistemas y Medioambiente del Laboratorio de Derechos, señaló: "Esta campaña es imprescindible, ya que algunos pescadores migrantes en el Reino Unido son víctimas de abuso por parte de un sistema que permite las disparidades de remuneración flagrantes, las horas de trabajo excesivas y la discriminación sistémica. Todo ello se ve reforzado por programas de inmigración que dejan sin poder a los trabajadores y aumentan su exposición a prácticas laborales deficientes. Incorporar las voces de los pescadores migrantes a la campaña [...] garantizará que no se tomen las decisiones por ellos, sin ellos".

La industria pesquera del Reino Unido es compleja. El tamaño de los buques, la demografía de las tripulaciones, las especies seleccionadas y los mercados de la flota pesquera del Reino Unido varían de manera significativa. Existen 5783 buques pesqueros que proporcionan empleo a 11 298 pescadores y pescadoras. Se calcula que el 72 % del personal son ciudadanos británicos, el 20 % procede de fuera del Espacio Económico Europeo (EEE) y el 8 % son ciudadanos del EEE.

El grupo de trabajo de las tres organizaciones ha reunido a sindicatos y organizado una mesa redonda de órganos estatutarios encargados de la regulación y el control del cumplimiento en el sector. Para muchas de estas partes interesadas, es la primera vez que han tenido la oportunidad de debatir estas cuestiones de forma conjunta.

Las condiciones laborales en el sector han suscitado una mayor atención desde que el Gobierno del Reino Unido ratificara el Convenio sobre el trabajo en la pesca (Convenio 188) de la OIT. Este convenio fue concebido para garantizar que los pescadores y pescadoras de todo el mundo disfruten de condiciones de vida y trabajo dignas, estableciendo un marco básico de obligaciones para los empleadores y los Gobiernos.

Tina Barnes, directora de impacto de The Seafarers' Charity, que otorga subsidios a los servicios de bienestar para la gente de mar, indicó: "Participar en esta investigación nos ayudará a entender cómo orientar mejor nuestros subsidios para mejorar las condiciones laborales y hacer que la industria pesquera del Reino Unido sea una posibilidad laboral atractiva para los pescadores tanto del Reino Unido como del extranjero". ■

La ITF intensifica la campaña sobre la pesca en Irlanda ante la persistencia de los abusos a migrantes

La ITF ha intensificado su campaña en la flota pesquera irlandesa, explica **Michael O'Brien**, responsable de campañas de pesca de la ITF en Irlanda, debido al fracaso del régimen de permisos para pescadores migrantes del Gobierno

En 2016, el Gobierno de Irlanda creó un régimen de trabajo atípico para personal pesquero no europeo, formulado en gran medida gracias al activismo de la ITF, para hacer frente de manera contundente a los abusos que ocurrían en el sector.

No obstante, la realidad es que la mayoría de los migrantes que trabajan en la flota, tanto documentados en este régimen como indocumentados, continúa sufriendo los abusos del exceso de trabajo y las consiguientes lesiones, además de cobrar por debajo del salario mínimo. La situación es tan crítica que la ITF ha logrado que 35 pescadores fueran admitidos al mecanismo de remisión del Estado para casos de tráfico de personas. Desafortunadamente, los armadores abusivos no han recibido hasta el momento ninguna condena.

Como consecuencia de ello, a comienzos de 2021 nos dispusimos a averiguar qué había ocurrido con los pescadores migrantes tras los trastornos generados por los confinamientos iniciales que se decretaron a raíz del brote de COVID-19. La ITF asignó financiación a la Facultad de Derecho de la Universidad de Maynooth para que llevara a cabo una investigación cualitativa, con entrevistas a fondo a pescadores migrantes de Egipto, Filipinas y Ghana, principales nacionalidades del personal que trabaja a bordo de buques irlandeses.

Las conclusiones, publicadas en octubre de 2021, recibieron amplia difusión en los medios de prensa nacionales y llevaron a un debate en el Parlamento y a una respuesta del primer ministro irlandés.

El panorama que ofrece la investigación resulta muy familiar. Entre los tipos de explotación y abuso más frecuentes según las personas entrevistadas se encontraban unas jornadas laborales de entre 15 y 20 horas, incidentes de cariz racista y la coacción para realizar actos ilícitos, como la sobrepesca.

Aún en los casos en que la ITF o las autoridades irlandesas detectan estos abusos y los tribunales o la Comisión de Relaciones Laborales fallan contra los armadores, las sanciones no han sido lo suficientemente contundentes como para prevenir una cultura de reincidencia.

Poco después de la publicación del informe, el Gobierno anunció una revisión del régimen de trabajo atípico. En febrero de 2022, la ITF presentó un documento exhaustivo en el que instaba a suprimirlo. Hicimos hincapié en sus desventajas en cuanto a remuneración y visado, en comparación con otros regímenes de permisos que no atan al trabajador migrante a un empleador de forma indefinida. Y argumentamos que era preciso ofrecer a los pescadores indocumentados una vía para solicitar el visado.

Los cambios por los que estamos haciendo campaña no pueden garantizar por sí mismos la eliminación de todos los abusos que existen en la industria pesquera irlandesa. Sin embargo, contribuirán a empoderar a los pescadores y pescadoras migrantes para que se organicen y puedan así reivindicar más fácilmente sus derechos y solicitar resarcimiento cuando sea necesario. ■

El personal portuario no es un problema de la cadena de suministro



El personal portuario, la gente de mar y los trabajadores y trabajadoras del transporte por carretera cuestionan el relato de la industria que los culpa de la interrupción de la cadena de suministro y la demora en la entrega de productos y la prestación de servicios durante la pandemia de COVID-19. Steve Biggs, auxiliar superior de la Sección Portuaria de la ITF, analiza los verdaderos problemas

Hay una creciente congestión en los puertos y las carreteras en muchas partes del mundo. Pero el personal del transporte no tiene la culpa. La congestión se produce por el choque entre el comportamiento desenfrenado de cártel demostrado por la industria naviera mundial y el enorme aumento en la demanda de los consumidores, además de la escasez de camioneros en todo el mundo.

La pandemia trastocó casi todos los aspectos de la cadena mundial de suministro. Hubo fábricas que cerraron o se vieron obligadas a reducir la producción debido a los casos generalizados de COVID-19 en países donde se encuentra la mayor parte de la capacidad manufacturera del mundo, en especial China.

Las compañías navieras calcularon mal: redujeron sus calendarios previendo un descenso de la demanda de transporte de productos a nivel mundial durante la pandemia, cuando, en realidad, la demanda de los consumidores aumentó. Este aumento saturó el sistema de transporte de suministros a las fábricas, y la escasez extrema de contenedores para el transporte marítimo tuvo como consecuencia que los productos acabados se acumularan en almacenes y puertos de China y toda Asia.

Esta escasez se debió a que los contenedores estaban atascados en los lugares equivocados. Por ejemplo, China envió una enorme cantidad de EPI a distintas partes del mundo, pero los contenedores vacíos permanecieron en los muchos países que no hacen envíos a China. Mientras tanto, la producción de bienes en China se disparó para satisfacer la demanda de los consumidores.

La escasez de contenedores y la creciente demanda de transporte marítimo tuvieron como consecuencia la especulación de precios (el aumento excesivo del precio de bienes y servicios), y el costo del transporte de carga aumentó vertiginosamente. Los puertos se vieron abrumados por la entrada continua de buques. Y las decisiones de las compañías en relación con la cuarentena que debían hacer los camioneros y trabajadores portuarios también tuvieron consecuencias.

En los EE. UU., el presidente Biden agradeció públicamente a Willie Adams, presidente del Sindicato Internacional de Estibadores y Trabajadores de Almacenes (ILWU), y a todos los miembros del sindicato por trabajar arduamente a lo largo de la pandemia para mantener el suministro de bienes. Instó a las compañías a que siguieran el ejemplo de los trabajadores e hicieran lo propio para mejorar la congestión de la cadena de suministro. "No se la denomina 'cadena de suministro' en vano. Se trata de un engranaje de operadores de terminales, ferrovías, compañías de camiones, expedidores y también otros minoristas.

"Si el sector privado no interviene, vamos a llamarle la atención y pedirle que actúe. Nuestro objetivo no es únicamente superar este cuello de botella inmediato, sino subsanar las deficiencias que existen desde hace mucho tiempo en nuestra cadena de suministro de transporte y que esta pandemia ha puesto de manifiesto".

La ITF se une a sus sindicatos portuarios afiliados para exigir que se haga un análisis correcto de la situación y se respete la tarea sumamente difícil que realiza el personal portuario bajo una enorme presión. ■



La gente de mar desde su propio punto de vista

Katie Higginbottom, responsable del Fondo de Marineros de la ITF, cuenta cómo la organización celebró su 40.º aniversario en 2021.

Los sindicatos de la ITF obsequiaron el libro a funcionarios públicos y legisladores de distintas partes del mundo para mostrar la función esencial que desempeña la gente de mar y las experiencias reales de estas personas que hacen posible el comercio internacional.

Nos complació que la Organización Marítima Internacional (OMI), con sede en Londres, acogiera durante dos semanas una exposición de imágenes del libro durante su Asamblea anual, que reúne a delegaciones de Gobiernos de todo el mundo para aprobar el programa de trabajo de la OMI y elegir a los miembros de su Consejo. La exposición está disponible en línea: <https://www.seafarerstrust.org/exhibition>.

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

Para celebrar los 40 años que llevamos ayudando a brindar servicios a la gente de mar, el Fondo de Marineros de la ITF quería destacar a estos trabajadores y trabajadoras en sus propias palabras e imágenes.

Para ello organizamos un concurso de fotografía, "Ojos que no ven, corazón que sí siente", cuyo resultado es un libro de edición limitada con 40 retratos de gente de mar realizados por gente de mar.



Foto: Rommel Roma



Foto: Micheal Obaje Enefolo, "A sailor with a golden heart" (Un marino con un corazón de oro)

Pueden verse todas las fotos ganadoras incluidas en el libro Ojos que no ven, corazón que sí siente: 40 retratos de gente de mar realizados por gente de mar en el sitio web <https://www.seafarerstrust.org/what-we-do/photo-competition-2021>.

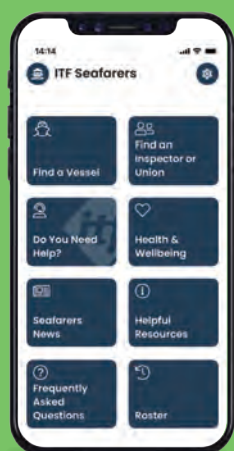


FEDERACIÓN
INTERNACIONAL
DE LOS TRABAJADORES
DEL TRANSPORTE

Marinos, hagan de la ITF su puerto de escala diario para obtener información y asesoramiento

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

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



ITF Seafarers

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



ITF Global

- Siga las últimas noticias sindicales y de la ITF
- Esté al tanto de nuestras campañas
- Descubra más sobre la ITF y sus sindicatos



Sitios web de la ITF

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

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

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

Redes sociales de la ITF



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



- Síguenos en www.instagram.com/ITFseafarerssupport