



Boletín de los Marineros

Español | N.º 34/2020

Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte

B

LOS ABUSOS DE

BLUMENTHAL

EN PRIMER PLANO

En este número:

La criminalización: sus derechos

Las redes estimulan la ayuda a los marinos

Su guía separable para obtener ayuda



Índice

4
**La campaña
BDC**

5-10
**La vida
en el mar**

11-13
**Los
sindicatos**

14-16
**La
criminalización**

17-18
El MLC

**Guía
separable**

Ocho páginas con
datos de contacto y
asesoramiento

19
La OIT

20
**Perfil:
Lena Dyring,
NSU**

21
**Zonas
de peligro**

22-24
**Perfil: el
cuerpo de
inspectores**

25
**Novedades de
la industria**

26-27
**La salud y el
bienestar**

28-29
**ITF Mundo
Árabe e Irán**

30
**La
perspectiva
de los
marinos**

31
Portuarios

32-33
Pescadores

34-35
**Fondo de los
Marinos
de la ITF**

La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) es una federación sindical internacional de sindicatos del transporte, que representa a alrededor de 18,5 millones de trabajadores del transporte de 670 sindicatos de unos 150 países, incluidos más de 910.000 marinos. Está organizada en ocho secciones industriales: gente de mar, pesca, navegación interior, portuarios, ferroviarios, transporte por carretera, aviación civil y servicios turísticos. La ITF representa a los trabajadores del transporte a escala mundial y promueve sus intereses mediante solidaridad y campañas mundiales. La ITF cuenta con 143 inspectores y contactos que trabajan en los puertos de distintas partes del mundo.

BOLETÍN DE LOS MARINOS DE LA ITF N.º 34/2020

Publicado en 2020 por la **Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)**, 49/60 Borough Road, Londres SE1 1DR, Reino Unido.

Podrán obtenerse ejemplares adicionales del Boletín de los Marinos (publicado en inglés, alemán, árabe, birmano, chino, español, indonesio, japonés, ruso y turco) dirigiéndose a la ITF en la dirección arriba indicada. Asimismo, puede descargar los PDF de www.itfglobal.org/en/resources/reports-publications/seafarers-bulletin

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

Bienvenidos



Bienvenidos al Boletín de los Marineros, la revista que ayuda a que la comunidad de marinos, pescadores y portuarios sea más consciente de sus derechos laborales y sepa a quién recurrir cuando tiene dificultades.

Explicamos resumidamente la nueva legislación internacional histórica sobre la violencia y el acoso en el trabajo, que debería hacer que el entorno laboral fuera más seguro y menos estresante para todos los trabajadores marítimos.

Nuestra historia de portada es la campaña específica de la ITF contra el armador alemán Blumenthal, infractor reincidente de los derechos de los marinos, y la forma en que el uso de las redes sociales nos ha ayudado a amplificar nuestras medidas contra la compañía.

Analizamos los riesgos que enfrentan los marinos de ser convertidos en chivos expiatorios de una investigación penal cuando su buque se ve involucrado en un accidente o si se descubre contrabando a bordo. Compartimos la terrible experiencia del capitán ucraniano Gennadiy Gavrylov y le aconsejamos qué hacer en caso de que usted enfrente cargos penales.

En la sección titulada “La vida en el mar” se destacan las victorias logradas por nuestros inspectores, sindicatos y otros en la obtención de mejores condiciones a bordo, la recuperación de salarios pendientes y la ayuda para la repatriación de marinos.

Me complace presentar a nuestros más recientes inspectores e informar a ustedes sobre nuestras redes ampliadas de contactos regionales, que están fomentando nuestra capacidad de llegar a nuevos puertos y atender el número cada vez mayor de llamadas de socorro que recibimos. Y tenemos buenas noticias provenientes de nuestra sección de la región del Mundo Árabe e Irán.

El riesgo elevado al que están expuestos los marinos de una salud mental precaria figura en las páginas sobre la salud y el bienestar y el Fondo de los Marineros de la ITF, junto con las iniciativas de la ITF y los sindicatos para introducir cambios en la industria.

Entrevistamos a Lena Dyring, del Sindicato de Marineros Noruegos, y una cadete nos habla de su experiencia como novata a bordo.

Infórmense sobre cómo evitar las estafas de contratación y obtengan asesoramiento sobre los contratos en nuestra guía separable de ocho páginas, que también indica cómo ponerse en contacto con los inspectores de la ITF.

Ustedes son más fuertes en un sindicato de la ITF. Los invitamos a afiliarse a nosotros.

Stephen Cotton

Secretario general de la ITF

La campaña BDC de la ITF en números (2019)

Inspecciones de la ITF

(al cierre de la edición)

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



■ Número total de inspecciones **9.798**

■ CON problemas **7.662**

■ SIN problemas **2.136**

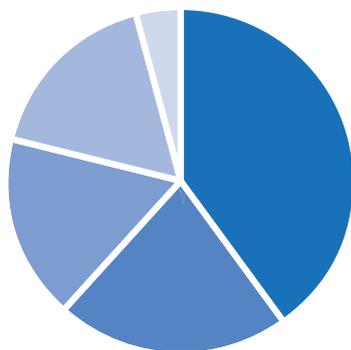
Total de salarios atrasados recuperados

(al cierre de la edición)



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

(al cierre de la edición)



■ Acuerdos **3.001**

■ Incumplimiento del contrato **1.611**

■ Salarios pendientes **1.296**

■ Incumplimiento de las normas internacionales **1.253**

■ Cuestiones médicas **307**

Buques y marinos cubiertos por acuerdos de la ITF

(al cierre de la edición)

311.489
Número total de marinos cubiertos



12.818

Número total de acuerdos



Historias de primera línea



“Regresamos a casa después de 13 meses. Gracias a la ITF y especialmente a Mohamed Arrachedi y al Capitán Majed (contacto de la ITF en el puerto de Sfax) por su asistencia. Volvemos a casa con nuestros salarios. Muchas gracias.”

Marino del Qaaswa antes de volar de regreso a casa

Tripulación del Qaaswa repatriada tras terrible experiencia que duró 13 meses

La repatriación de los tripulantes del Qaaswa tras quedar abandonados durante 13 meses es la última novedad en relación con uno de los casos más sonados de abandono de los que se ha encargado Mohamed Arrachedi, inspector de la ITF y coordinador de la red de contactos del Mundo Árabe e Irán.

Tras ser abandonada frente al puerto de Sfax (Túnez) sin salarios, alimentos ni combustible, la tripulación a bordo del Qaaswa finalmente voló de regreso a su país el 31 de mayo de 2019.

Los 12 marinos —oriundos de India, Bangladesh, Pakistán y Myanmar— regresaron a casa con miles de dólares correspondientes a sus salarios pendientes por los ocho meses que se les debían, que ascendían a un total de 130.952 USD.

La repatriación fue posible únicamente gracias a la colaboración y el apoyo durante esos largos y difíciles meses del afiliado de la ITF la Fédération Nationale des Transports/UGTT y la Autoridad de Transporte Federal de los E.A.U.

En los últimos tres años, esta fue la tercera tripulación a bordo de un buque tanque con bandera de los E.A.U. que la ITF ayudó a repatriar con éxito después de que fuera abandonada en el mar por Alco Shipping Services. Mientras la tripulación y sus familias han sufrido, Alco Shipping Services ha actuado con impunidad.

Las prácticas de Alco Shipping Services no tienen cabida en una industria marítima moderna. Ningún marino debería tener que soportar estas experiencias terribles.

El abandono de los marinos es un cáncer de la industria marítima que todos los actores de la industria deben trabajar juntos para erradicar. ■

La ITF pone a Blumenthal en la mira por la explotación continua de los marinos

Johann M K Blumenthal, de Hamburgo, es una antigua y tradicional compañía alemana. Lamentablemente, señala Sven Hemme, inspector de la ITF, es conocida por otra tradición: ser antisindicalista y tratar a sus marinos como esclavos. Aquí revela la campaña específica de la ITF, que él dirigió, contra este infractor continuo de los derechos laborales



Blumenthal cuenta con 30 buques de bandera de conveniencia (BDC): 19 con bandera de Liberia y 11 con bandera de las Islas Caimán. Las cláusulas de su contrato de fletamento prohíben habitualmente los acuerdos de negociación colectiva y a menudo contienen cláusulas que impiden a los fletadores utilizar sus buques en puertos y países donde hay una fuerte presencia de la ITF.

Cuando los inspectores de la ITF están a punto de subir a bordo de sus buques, Blumenthal "pide" a sus tripulaciones que firmen declaraciones indicando lo contentos que están y que no quieren tener ningún contacto con la ITF ni con sus sindicatos. En algunos casos, esas declaraciones amenazan con acciones judiciales contra la intervención sindical.

Esta presión psicológica crea un clima de miedo entre los marinos a bordo, miedo de no obtener un nuevo contrato de empleo, miedo de otras amenazas contra ellos o incluso contra sus familias.

La ITF se ha encargado de varios casos relacionados con buques de Blumenthal. La campaña de medidas específicas adoptadas por el cuerpo de inspectores de la ITF contra la compañía fue motivada por la detención del granelero Anna-Elisabeth, registrado en Liberia, que tuvo lugar en Australia en marzo de 2019, después de que la tripulación se quejara de los alimentos insuficientes, los salarios atrasados y

retenidos, la intimidación a bordo y la denegación del permiso para bajar a tierra.

A medida que la campaña avanzaba, descubrimos más pruebas condenatorias de que los malos tratos y la intimidación de los marinos eran sistémicos en toda la flota mundial de Blumenthal.

Tomemos como ejemplo al Lita, de bandera liberiana. En mayo de 2019, mientras el buque se encontraba fondeado cerca de las aguas de Brasil, la tripulación se había puesto en contacto con la ITF para denunciar que se estaban viendo obligados a recoger agua de lluvia con lonas impermeabilizadas para garantizar un abastecimiento adecuado de agua.

El 1 de julio de 2019, alertado por una queja presentada por un marino, el control por el Estado rector del puerto de Bélgica (PSC, por su sigla en inglés) subió a bordo del Lita y descubrió 35 deficiencias en materia de seguridad y condiciones laborales.

Estas incluían infracciones graves, tales como la iluminación de emergencia que no funcionaba, los dispositivos de salvamento inutilizables, la formación inadecuada de la tripulación en materia de protección contraincendios, y cuestiones generales relacionadas con el reglamento y los procedimientos de seguridad a bordo. Los inspectores también descubrieron una serie de problemas estructurales, incluidas unas

puertas herrumbrosas, poco seguras y dañadas. El mantenimiento adecuado del equipo es tan importante como el trato adecuado a los marinos: una falla en cualquiera de los dos puede provocar accidentes graves. El Lita fue detenido por el PSC y puesto en libertad solo ocho días más tarde. No obstante, en una inspección de seguimiento realizada el 23 de agosto en Amberes (Bélgica) se encontraron nueve deficiencias que aún persistían.

La campaña ha contado con inspectores y contactos de la ITF que han inspeccionado y auditado a la flota de la compañía en distintos puertos del mundo para garantizar el bienestar de sus tripulaciones. Ellos han estado comprobando que las tripulaciones perciban su salario de forma adecuada, estén debidamente alimentadas y se respeten sus derechos. La protección de los derechos de los trabajadores que se desempeñan en los buques de Blumenthal es nuestra prioridad número uno.

Ello también ha implicado protestas en planchas de desembarco, presión sobre las partes interesadas y un uso innovador de las redes sociales, incluida LinkedIn, para amplificar las acciones. Obtuvimos más de medio millón de visitas en publicaciones de Facebook en las que se atacaba la mala gestión de la compañía, y muchas personas de la industria siguieron de cerca la conversación.

Un llamamiento realizado por la ITF a los

denunciantes de irregularidades a través de todos los canales de las redes sociales tuvo como consecuencia que marinos de Blumenthal, actuales y antiguos, revelaran denuncias alarmantes de intimidación, amenazas y tratos abusivos, incluidas horas extras forzadas, retención de salarios y discriminación en función de la nacionalidad.

La flota de Blumenthal ha sufrido trastornos en distintas partes del mundo y muchos fletadores se están mostrando más reacios a utilizar los buques de la compañía. Maersk, que fleta por tiempo determinado el buque portacontenedores Tiger, de Blumenthal, no ha renovado su contrato de fletamento tras una relación de 14 años.

La bandera liberiana también ha respondido — por ejemplo, haciendo que Blumenthal expida nuevos SEA que se ajusten al cumplimiento y aumentando los niveles de dotación mínimos para todos los buques de Blumenthal después de que la ITF publicitara el número peligrosamente escaso de tripulantes—. También se han registrado mejoras a los pertrechos alimenticios y el acceso a agua dulce gratuita.

“Los marinos han contado unas historias atroces de explotación y discriminación a bordo de los buques de Blumenthal, prácticas que no tienen cabida en la industria marítima. Este abuso sistémico de los derechos más fundamentales de los marinos es una realidad terrible en muchos buques de bandera de conveniencia administrados por operadores inescrupulosos como Blumenthal.”

Jacqueline Smith, coordinadora marítima de la ITF

No obstante, a pesar del impacto de nuestra campaña y del hecho de que la industria está vigilando de cerca a la compañía, Blumenthal continúa negándose a entablar negociaciones para concertar acuerdos de negociación colectiva con el sindicato alemán ver.di y otros sindicatos afiliados a la ITF. Aún estamos esperando una respuesta positiva a nuestra invitación al presidente de Blumenthal, Matthias-K Reith, para trabajar en forma cooperativa con la ITF a fin de mejorar las normas para los trabajadores en toda su flota BDC. Le recordamos que los fletadores responsables están seleccionando buques certificados por la ITF cuando deciden fletar buques y que el sistema BDC no regulado que permite la explotación y el abuso de marinos es un riesgo que no están dispuestos a correr.

Según parece, Blumenthal se niega a ser parte del cambio, a mejorar la industria marítima y garantizar los derechos, las libertades y las condiciones laborales de los marinos. La ITF permanecerá alerta y continuará ejerciendo presión sobre este operador inescrupuloso. ■



Una inspección logra grandes mejoras para la tripulación del April Dream



En una inspección de seguimiento se determinó que el propietario del buque había rectificado la mayoría de las deficiencias previas, informa el inspector de la ITF Milko Kronja

Cuando el April Dream, de bandera de Moldova, estaba cargando madera en Bakar (Croacia), en marzo de 2019, la ITF subió a bordo para comprobar si las deficiencias identificadas se habían subsanado.

Las quejas presentadas a la ITF habían incluido salarios retrasados, alimentos insuficientes y la denegación del permiso a un médico para que visitara el buque de 43 años de antigüedad.

Esta segunda inspección reveló que el propietario Concordia Maritime y los administradores Blue Bay Investments Ltd, ambos de las Islas Marshall, habían cooperado con la supervisión por el Estado rector del puerto para remediar algunas de las deficiencias. Encontramos refrigeradores llenos de alimentos, suficientes para dos meses para los 13 tripulantes. Los camarotes estaban en buen estado y las lavadoras estaban funcionando. La tripulación gozaba por lo general de buena salud y se coordinó una visita odontológica para cirugía dental.

Los salarios atrasados correspondientes a enero se habían pagado y el capitán indicó que la compañía ya había preparado los salarios de febrero (si bien no pudo proporcionar pruebas de ello). El buque ya no estaba infringiendo las disposiciones del MLC en relación con el pago de los salarios.

Los salarios mensuales en el April Dream están por debajo del mínimo establecido por la OIT, pero de momento solo podemos hacer una advertencia al propietario, puesto que respetar el salario básico mínimo establecido por la OIT se considera una recomendación según el Convenio sobre el trabajo marítimo.

Durante las entrevistas individuales con la tripulación, los marinos, de procedencia principalmente siria y egipcia, expresaron satisfacción con las condiciones a bordo. ■



Australia prohíbe la entrada de graneleros por infringir los derechos de los marinos

Unas inspecciones de la ITF posibilitaron la prohibición de la entrada a puertos australianos a dos graneleros el mismo día por infringir los derechos más básicos de los marinos, informa la inspectora de la ITF Sarah Maguire



“El operador del Fortune Genius ha actuado de manera deshonesta y rapaz con sus marinos, mientras que el operador del Xing Jing Hai ha demostrado una incapacidad sistemática para asegurarse de que sus marinos reciban sus salarios debidamente.”

AMSA (supervisión por el Estado rector del puerto de Australia)

La Autoridad de Seguridad Marítima de Australia (AMSA, por su sigla en inglés) prohibió la entrada al Fortune Genius en Gladstone y al Xing Jing Hai en Brisbane durante 12 y 18 meses respectivamente, el 13 de septiembre de 2019, por no pagar los salarios de la tripulación de forma íntegra y puntual, lo cual constituye un grave incumplimiento del Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC).

La ITF subió a bordo del Fortune Genius, de bandera panameña, apenas atracó en Gladstone, el 5 de septiembre de 2019, después de que unos tripulantes denunciaron que se les debían decenas de miles de dólares por concepto de salarios pendientes.

El buque es propiedad de la Marine Fortune Union Company, con sede en China, y es administrado por la filial New Fortune Genius Management Limited. Había sido fletado por la compañía coreana Five Ocean Corporation para transportar carbón de Gladstone a Taeon (Corea del Sur).

A bordo iban ocho tripulantes de Myanmar, a los que entre abril y agosto se les habían pagado deliberadamente salarios entre 8.000 y 10.000 USD inferiores a los correspondientes.

Los hombres nos contaron que habían sido intimidados y obligados a cumplir un horario excesivo por el que no habían sido remunerados. Solicitaron asistencia para ser repatriados a Myanmar porque estaban preocupados por su seguridad si permanecían a bordo.

También encontramos documentación fraudulenta, incluidas dos contabilidades salariales distintas, que habían sido utilizadas para ocultar el robo de salarios y las infracciones al MLC.

La supervisión por el Estado rector del puerto AMSA actuó de inmediato a partir de nuestras conclusiones y detuvo al buque.

Los marinos fueron enviados de regreso a casa el 13 de septiembre de 2019, con 69.987,72 USD en efectivo entre ellos. Para cada hombre habíamos obtenido el salario completo de dos meses, el déficit de sus salarios correspondiente a los tres meses previos y otros dos meses de salario básico, en consonancia con el convenio de negociación colectiva de los afiliados de la ITF en Hong Kong.

Encontramos una historia similar de incumplimiento deliberado del pago a bordo del Xing Jing Hai. La tripulación había recibido tardíamente los salarios correspondientes a los meses de mayo y junio, mientras que los salarios de julio y agosto, que ascendían a más de 103.070 USD, aún estaban pendientes. Los marinos optaron por permanecer a bordo y confirmaron que se había realizado el pago 24 horas después de la inspección efectuada por la ITF.

El operador, Dalian Ocean Prosperity International Ship Management, había recibido una advertencia previamente por salarios pendientes en un buque gemelo, el Xing Ning Hai, en Tasmania. ■



La ITF prepara casos contra buques BDC taiwaneses

El coordinador nacional de la ITF, Dean Summers, y el coordinador adjunto, Matt Purcell, condenan las violaciones sistemáticas de los acuerdos de la ITF en toda la flota taiwanesa de buques de bandera de conveniencia (BDC)

“Creemos que los buques de Wisdom están proporcionando recibos falsos de los salarios enviados a sus hogares. Información recientemente facilitada por Telex en relación con ocho buques aumentó nuestras sospechas de que Wisdom, al igual que su compañía asociada SW Shipping, está pagando solo la mitad de los salarios establecidos en el acuerdo con la ITF.”

A comienzos de 2019, la ITF envió una notificación judicial por el pago de salarios atrasados por valor de tres millones de dólares estadounidenses contra la compañía taiwanesa SW Shipping. Esto incluía los salarios retenidos a su tripulación birmana y el diferencial entre el acuerdo TCC de la ITF y la escala salarial baja de la compañía. Más adelante en el año, la compañía asociada, Wisdom Maritime, parece haberse vuelto un problema incluso mayor.

Wisdom tiene 130 graneleros en el mercado mundial de buques que operan con banderas de conveniencia. Matt Purcell ha estado coordinando una iniciativa internacional para exponer el abuso sistemático de los marinos mediante el pago de salarios insuficientes a los marinos chinos, birmanos y vietnamitas.

Creemos que los buques de Wisdom están proporcionando recibos falsos de las remesas enviadas a los hogares de los marinos. La información de Telex facilitada recientemente en relación con ocho buques aumentó nuestras sospechas de que Wisdom, al igual que su compañía asociada SW Shipping, está pagando solo la mitad de los salarios establecidos en el acuerdo con la ITF.

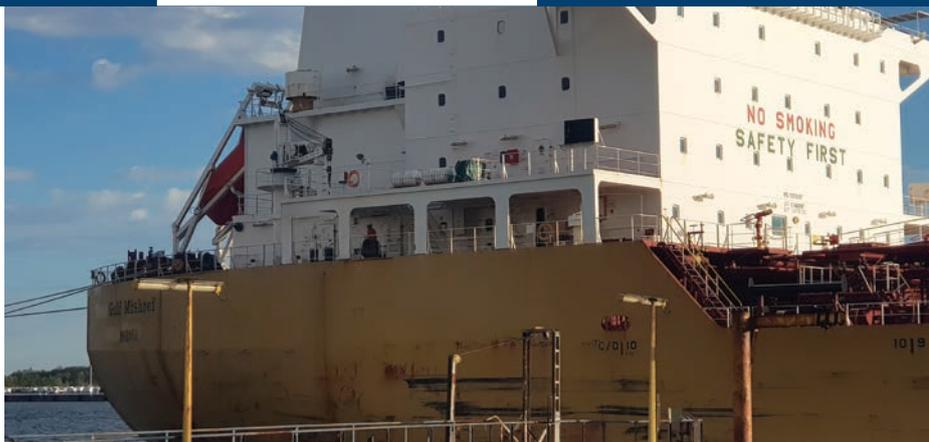
En un ejemplo drástico de la tiranía de Wisdom, un marino joven fue retirado de su buque en Barcelona y enviado de regreso a China bajo sospecha de haber hablado con la ITF. Se

informó a la ITF que los representantes de la compañía fueron a buscarlo al aeropuerto de Shanghai y lo llevaron a la estación de policía, donde supuestamente fue golpeado y detenido.

Al día siguiente, la hermana del marino se puso en contacto con la ITF e indicó que él no tenía ningún problema con la compañía, que se habían pagado todos los salarios y que él no quería que se continuara investigando a Wisdom. Desde entonces, la ITF ha confirmado que el marino ya no está detenido y que no ha habido noticias de nuevas amenazas a su bienestar.

Por pura casualidad, dos buques de Wisdom fueron abordados en Melbourne y Newcastle, y se recabaron pruebas que apoyan nuestra reivindicación del robo de salarios. En Melbourne, los agentes locales intentaron detener a Matt para que no subiera a bordo y fue solo después de un enfrentamiento prolongado y gracias al apoyo de la filial de Victoria del Sindicato Marítimo de Australia (MUA, por su sigla en inglés) que Matt logró subir a bordo del buque.

En esta etapa estamos preparando un caso contra Wisdom y SW Shipping, y procuraremos demostrar a las autoridades australianas por qué esos buques no solo deberían ser detenidos, sino que debería prohibírseles la entrada a los puertos australianos. ■



Los inspectores salen en persecución del Gulf Mishref

Nueve inspectores de la ITF en varios puertos se vieron involucrados en la persecución del Gulf Mishref durante siete meses en 2019 por sus múltiples incumplimientos en el pago puntual de salarios. Juan Villalón Jones, inspector de la ITF en Chile, nos cuenta la historia

El petrolero Gulf Mishref, de bandera liberiana, fue detenido en primera instancia el 5 de mayo en Veracruz (México) por el inspector Enrique Lozano. Los salarios habían sido retrasados durante dos meses y la mayoría de los contratos de los marinos habían vencido. La compañía gestora en Dubai, Gulf Nav, pagó 176.998 USD por concepto de salarios pendientes a la tripulación india y prometió pagar a los cuatro ucranianos una vez que llegaran a casa. El buque fue liberado y se dirigió a Panamá.

El 25 de junio, el inspector Luis Fruto pidió a la supervisión por el Estado rector del puerto (PSC, por su sigla en inglés) en Balboa (Panamá) que subiera a bordo del Gulf Mishref en relación con las nuevas quejas sobre los salarios no pagados a los tripulantes cuyos contratos habían vencido. El buque fue detenido. Al final, la compañía pagó 5.000 USD en salarios atrasados, pero se negó a pagar a los cuatro ucranianos, que permanecieron en México. El buque se dirigió a Houston (EE. UU.), donde el 4 de agosto el inspector Shwe Tun Aung tuvo que intervenir por otros salarios atrasados y obtuvo 145.542 USD en salarios pendientes.

El 2 de octubre, el Gulf Mishref llegó a El Havre (Francia). Varios tripulantes reclamaron que la compañía había nuevamente incumplido en el pago de sus salarios. Tras dos inspecciones del PSC, el buque fue detenido por deficiencias en virtud tanto de la Organización Marítima Internacional como del Convenio sobre el trabajo

marítimo. Cuando la inspectora de la ITF Corine Archambaud (en la foto de arriba) subió a bordo, verificó la contabilidad salarial y los acuerdos de empleo de la gente de mar (SEA, por su sigla en inglés) y entrevistó a los 20 tripulantes. Descubrió que los salarios de agosto y septiembre estaban impagos, los salarios correspondientes a dos rangos estaban por debajo del mínimo establecido por la Organización Internacional del Trabajo y los SEA tenían cálculos de licencia incorrectos. Envié reivindicaciones salariales de la ITF en relación con cada uno de los tripulantes al PSC y a la compañía.

Tras unas negociaciones prolongadas, la compañía acordó pagar los salarios atrasados por valor de 103.550 USD en las cuentas bancarias de los marinos, y realizar el pago pendiente de 2.207 USD por concepto de licencia en su nuevo destino, Amberes (Bélgica).

El buque fue liberado en El Havre y el inspector Marc Van-Noten presenció el pago en Amberes, logró que se rectificaran los SEA y se aumentaran los salarios del marinero de segunda clase y el cocinero al mínimo establecido por la OIT.

Yo presenté una nueva queja sobre este comportamiento reiterado ante el PSC de Francia, y les solicité que informaran al PSC de Amberes. Notifiqué a la compañía y a la supervisión del Estado rector del puerto, y presenté una queja ante la OIT. En la siguiente

escala del buque, en Rotterdam (Países Bajos), el 14 de octubre, los inspectores Gijs Mol y Koen Keehnen utilizaron estas pruebas para convencer a Gulf Nav de que pagara los 7.655 USD que debía a los cuatro ucranianos. Cuando los marinos nos notificaron que habían recibido el dinero, pensamos que el caso estaba resuelto y yo cancelé la queja relacionada con el MLC que había presentado ante la Organización Internacional del Trabajo y Liberia.

Pero no fue así. La policía de inmigración de Ámsterdam subió a bordo del Gulf Mishref por la noche y no pudo encontrar cinco SEA. Ante el pánico de los marinos, Gijs subió a bordo y le dijo a la compañía que permitiera a los marinos involucrar a la policía.

El Gulf Mishref se dirigió a Paldiski (Estonia). El cocinero llamó al inspector Jaanus Kuiv para decirle que su contrato había vencido, y que la compañía estaba a punto de repatriarlo sin pagarle el salario correcto establecido por la OIT, y que ninguno de los tripulantes había recibido la remuneración correspondiente a octubre. Volví a ponerme en contacto con Liberia y el PSC francés y solicité que se presentara una nueva queja, mientras que Jaanus enviaba a la compañía un aviso de advertencia. La compañía pagó al cocinero y al marinero de segunda clase el dinero que les debía (2.100 y 1.900 USD respectivamente), pero a mediados de noviembre la ITF aún continuaba luchando por los salarios de octubre. ■

¿Problemas con su salario?

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

¿Cree que ha sido abandonado? Lea el asesoramiento en la página 18.



Una victoria sindical ayuda a las finanzas de los cadetes

Los cadetes croatas están celebrando tener más dinero en su bolsillo, señala Neven Melvan, secretario general del Sindicato de Marineros de Croacia (SUC, por su sigla en inglés), gracias a los esfuerzos de su sindicato y sus interlocutores sociales

Anteriormente, los cadetes tenían que pagar su propia pensión y contribuciones al seguro de enfermedad.

Ahora, tras una iniciativa del SUC, el Gobierno croata acordó que los cadetes fueran cofinanciados por el Gobierno por sus salarios y contribuciones obligatorias. En 2019 se reembolsará a los cadetes que ya habían pagado sus contribuciones.

Este es un paso importante hacia lograr que la industria sea más atractiva para los marineros jóvenes, y coincide con la introducción de una nueva ley marítima que exige a los cadetes de pagar impuestos en el futuro.

Estas victorias ponen de relieve la importancia para el SUC del diálogo social en la industria del transporte marítimo de Croacia. Esta es una prioridad para nosotros. Nos complace que, durante su misión a Croacia en abril de 2019,

el secretario general de la ITF, Stephen Cotton, se reuniera con el SUC, la Asociación Croata de Dotación de Buques (CROSMA, por su sigla en inglés) y la Asociación de Armadores Mare Nostrum para deliberar sobre cómo salvaguardar las condiciones laborales de los marineros.

Juntos estamos trabajando para mejorar la calidad del sistema de formación a fin de asegurarnos de que nuestros miembros puedan alcanzar todo su potencial. A tal efecto, el SUC comenzó a impartir capacitación gratuita a los marineros jóvenes que necesitan rendir un examen para obtener su certificado de oficial encargado de la guardia de navegación para buques de arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas. También organizamos un seminario sobre semanas sindicales con la ITF a fin de aumentar la sensibilización sobre los derechos de los marineros y los convenios marítimos. ■

El Mediterráneo, “mar de conveniencia”, mejorará las normas

Sindicato de marinos se pone en contacto con otros trabajadores

Palitha Athukorale, presidente del Sindicato Nacional de Marinos de Sri Lanka (NUSS, por su sigla en inglés), explica por qué su sindicato ha redoblado la organización de los marinos junto con los trabajadores del transporte vulnerables de otros sectores

Desde 2018 hemos estado organizando a los portuarios y pescadores informales, los trabajadores logísticos contratados y, más recientemente, a los taxistas autoempleados, así como a los marinos.

¿Y el motivo para ponerse en contacto con esos otros trabajadores? Otros sindicatos no querían organizarlos porque es sumamente difícil llegar a esos trabajadores. No hay instalaciones de registro y los contratistas que emplean a muchos de los trabajadores tienen muy buenas conexiones políticas. Nos movilizamos para ayudar con las cuestiones a las que estaban haciendo frente en el lugar de trabajo.

Por ejemplo, intervinimos en dos casos de accidentes que involucraban a trabajadores contratados en una terminal portuaria. Un trabajador resultó muerto, pero tanto el propietario de la terminal como el contratista negaron responsabilidad y asistencia a la familia. A través de nuestros esfuerzos, la familia obtuvo el paquete de indemnización más elevado que se haya otorgado en el país por la muerte de un

trabajador contratado. En el otro caso, en el que el trabajador perdió una pierna, convencimos a la compañía de pagar una pierna ortopédica de alta calidad, de procedencia europea, y la compañía también acordó crear un pequeño negocio para el hombre. Como resultado de nuestra asistencia, todos los trabajadores contratados en la terminal se afiliaron a nuestro sindicato.

Esta política se ha traducido en 7.600 miembros nuevos para el NUSS —alrededor de 1.600 de ellos son mujeres—, incluidos 150 marinos, 900 portuarios y 550 pescadores. Este es un aumento sumamente importante en Sri Lanka, que eleva a 14.800 el número total de marinos con los que el sindicato cuenta como afiliados.

Afiliarse al NUSS ya ha representado una gran diferencia para estos trabajadores, incluida la mejora del equipo de seguridad para los portuarios, el hecho de que los empleadores hayan acordado pagar el salario mínimo nacional y el salario mínimo del sector, y las prestaciones del lugar de trabajo, tales como la indemnización por enfermedad y el permiso de pago. ■



El coordinador de la ITF en Croacia, Romano Peric, explica por qué la ITF ha declarado el Mediterráneo un “mar de conveniencia”

El Mediterráneo es un mar cerrado, en el que se encuentran tres continentes y 24 países, y donde coexisten numerosos puertos con un tráfico marítimo elevado. Muchos de los buques que operan allí son buques de bandera nacional deficientes, de más de 30 años de antigüedad, de hasta 6.000 toneladas (arqueo bruto registrado), con un mantenimiento deficiente y peligroso para el medio ambiente.

Los marinos en esos buques a menudo no cuentan con los certificados STCW necesarios y sus salarios son irregulares y están muy por debajo del salario mínimo establecido por la Organización Internacional del Trabajo. En muchos casos, los marinos trabajan a bordo durante más de 12 meses, sin un contrato de empleo adecuado, no están amparados por ningún convenio de negociación colectiva nacional o reconocido por la ITF y no tienen ninguna posibilidad de ser repatriados.

Las condiciones a bordo de esos buques son a menudo atroces. Los marinos viven en alojamientos precarios y poco higiénicos y no se les proporciona un suministro adecuado de alimentos de calidad ni agua potable. A menudo corren el riesgo de ser criminalizados porque, ya sea sin su conocimiento o bajo amenaza, participan en el transporte de migrantes ilegales o sus buques transportan carga prohibida o no declarada. No podemos permitir que los marinos vivan y trabajen en esos buques deficientes y peligrosos.

Por ese motivo, mi sindicato, el Sindicato de Marinos de Croacia, apeló a la ITF en su Congreso de 2018 para que esta declarara el Mediterráneo un “mar de conveniencia”. Esto supone que el cuerpo de inspectores de la ITF, junto con todos los sindicatos del Mediterráneo, enviarán un mensaje inequívoco a los malos propietarios y fletadores sobre lo que queremos

en los puertos: unas condiciones claras y justas para los marinos, unos buques más seguros y que cumplan las normas medioambientales, y una mayor sensibilización sobre los derechos de los marinos.

Como primera medida de esta iniciativa significativa, el comité de prácticas justas de la ITF se reunió a finales de 2019 y acordó centrarse en cuatro de los peores Estados de abanderamiento en cuanto a infracciones nombrándolos banderas de conveniencia: las Islas Cook, Palau, Sierra Leona y Togo. Esto hará que sea más fácil para los inspectores subir a bordo de sus buques.

En una reunión de la ITF que se celebrará a comienzos de 2020 en Tánger (Marruecos) se dará inicio a la campaña. ■

Aumentar la sensibilización sindical entre los marinos

El concepto de sensibilización sindical fue concebido en 2017 para educar y organizar a los marinos que están activos en nombre de sus compañeros pero que no están afiliados a un sindicato.

Se los invita a participar en seminarios organizados por la ITF y sus sindicatos afiliados para ampliar sus conocimientos sobre los derechos de los marinos e informarse más acerca de los beneficios de formar parte de una familia sindical mundial.

Los seminarios proporcionan educación en materia de salud y bienestar, crean conciencia sobre los sindicatos, la negociación colectiva,

el Convenio sobre el trabajo marítimo y la gama de medidas de apoyo ofrecidas por la ITF a los marinos del mundo.

El seminario piloto se realizó en Yangon (Myanmar), en enero de 2017, y al mismo asistieron más de 400 marinos a lo largo de cuatro días, y más de 300 se unieron a la Federación Independiente de Marinos de Myanmar (IFOMS, por su sigla en inglés),

sindicato afiliado a la ITF.

Desde entonces, la ITF y sus sindicatos han organizado otros seis seminarios, en Bangladesh, Sri Lanka y Ucrania, para más de 1.500 marinos. ■



Ayuda y protección para los marinos criminalizados

La criminalización es uno de los problemas más graves que enfrentan hoy en día los marinos. Los marinos corren el riesgo de ser utilizados como chivos expiatorios y que se les nieguen sus derechos legales si su buque se ve involucrado en un accidente marítimo o una infracción de contaminación. El *Boletín de los marinos* le explica sus derechos y le ofrece asesoramiento sobre a quién recurrir en caso de ser criminalizado

Luchando por un trato justo

Cuando los marinos enfrentan cargos penales se les niega a menudo el acceso a recursos que deberían proporcionárseles y que los ayudarían a defenderse a sí mismos, informa Steve Yandell, auxiliar superior de la Sección de Gente de mar de la ITF

El trato injusto de los marinos tiene consecuencias negativas para la industria. Los marinos se vuelven reacios a participar en las investigaciones de accidentes por miedo a que se formulen cargos injustos en su contra. Los marinos también se quejan de una falta de representación jurídica y de servicios de interpretación cuando se ven involucrados en investigaciones.

En virtud de la legislación de ciertos países, los marinos están obligados a cooperar con las investigaciones de accidentes marítimos. La información es confidencial y anónima, por lo cual no hay temor de que el testimonio circule y sea utilizado eventualmente por los fiscales. La ITF cree que este enfoque debería ser adoptado y utilizado por todos los países. Los marinos deberían sentirse capaces de proporcionar

pruebas a las investigaciones a efectos de mejorar la seguridad, pero sin temor a sufrir consecuencias penales.

El Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (que figura en el SOLAS) establece ciertas medidas de salvaguardia que deberían aplicarse a los marinos cuando se les exige aportar pruebas. Dichas medidas consisten en que las pruebas deberían aportarse en el plazo más breve posible, y que se debería permitir al marino regresar a su buque, o ser repatriado, lo antes posible.

Asimismo, el marino debe ser informado de la naturaleza y el fundamento de la investigación sobre la seguridad marina. Ello supone que se le permita tener acceso a asesoramiento jurídico a

fin de que pueda ser consciente de:

- cualquier posible riesgo de inculparse a sí mismo en un procedimiento ulterior que se lleve a cabo tras una investigación;
- su derecho de no autoincriminarse y permanecer callado; y
- las protecciones necesarias que deben proporcionarse al marino para evitar que las pruebas que aporte a la investigación sobre la seguridad marina se usen posteriormente en su contra.

Estas disposiciones en concreto son obligatorias. En la sección de herramientas útiles del sitio web de ITF Seafarers figura una hoja informativa aparte sobre el Código.

Las **Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo**

Casos alarmantes de criminalización de marinos

El Capitán Gennadiy Gavrylov



El Capitán Gennadiy Gavrylov, ciudadano ucraniano, era el capitán del Avant Garde, una armería flotante operada por una compañía vinculada al Gobierno y el Ejército de Sri Lanka.

Fue arrestado en 2016 cuando el buque regresaba a Sri Lanka para ser objeto de una inspección realizada por una sociedad de clasificación, y las autoridades adujeron que había demasiadas armas a bordo.

Mientras se efectuaba la

investigación, el Capitán Gavrylov fue detenido en la cárcel durante casi un año antes de ser liberado bajo fianza en 2017. Esperó otros dos años, impedido de regresar a casa y ver a su familia, antes de que las autoridades de Sri Lanka presentaran cargos.

La ITF cree que el Capitán Gavrylov es inocente de los cargos y que se han infringido sus derechos en virtud del ICCPR (Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos) para comparecer en un juicio sin dilaciones indebidas.

El capitán del LR2 Poseidon

El capitán del LR2 Poseidon fue detenido por las autoridades turcas a comienzos de marzo de 2019. Durante su detención tuvo que compartir celda con presos que habían sido declarados culpables de delitos graves, debió soportar la falta de servicios y solo se le permitió llamar a su familia durante 10 minutos cada semana.

Además, no se le permitió utilizar la indumentaria requerida por su religión y se le dieron alimentos que no estaban de conformidad con sus creencias religiosas.

El inspector de la ITF en Hong Kong Jason Lam defendió sus intereses y la oficina de la ITF en Hong Kong elevó una protesta ante las autoridades turcas. El capitán fue puesto en libertad en octubre de 2019 y la compañía estaba realizando los preparativos para su viaje de regreso a casa.

La tripulación del Seaman Guard Ohio

La tripulación del buque antipiratería Seaman Guard Ohio también cumplió condena en la cárcel antes de ser absuelta de los cargos relacionados con las armas encontradas a bordo cuando su buque fue confiscado por el Servicio de Guardacostas de la India en octubre de 2013. La ITF apoyó una apelación

contra su sentencia basándose en dos argumentos: si el buque no se encontraba en aguas internacionales, se encontraba realizando un “paso inocente”; y no debió haberse atribuido responsabilidad a la tripulación por las armas.

Hebei Spirit

Uno de los casos más prominentes de criminalización ocurrió en Corea del Sur tras un derrame de hidrocarburos del Hebei Spirit en diciembre de 2007. Dos marinos indios que habían sido contratados para trabajar en el buque fueron detenidos en la cárcel a pesar de las protestas de la ITF y toda la industria naviera. Los hombres estuvieron encarcelados durante varios meses y finalmente fueron puestos en libertad tras una campaña coordinada por la ITF, apoyada por el propietario del buque y el Gobierno nacional de los marinos.

fueron acordadas conjuntamente por la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en 2006. Las directrices representan la norma internacionalmente aceptada sobre el trato justo de la gente de mar por parte de las autoridades encargadas de las investigaciones, pero no son obligatorias. Lamentablemente, estas directrices no han sido observadas adecuadamente y su alcance es limitado. Todos los detalles de las directrices están incluidos en la guía.

Como resultado de un amplio trabajo realizado por la ITF en la OMI, el comité jurídico de la OMI ha incorporado la criminalización de los marinos a su programa de trabajo y ahora busca promover lo más ampliamente posible las directrices sobre el trato justo.

La ITF encargó a Seafarers Rights International (SRI) que efectuara importantes estudios sobre los marinos. Los mismos han revelado el alcance del trato injusto experimentado por los marinos que enfrentan cargos penales. El SRI también realizó un estudio integral de los Estados Miembros de la OMI que determinó que, si bien algunos confirmaron que habían implementado las directrices, otros indicaron que la legislación modelo o la información de la OMI los ayudaría a la hora de interpretar las directrices y transponerlas a la legislación nacional.

El comité jurídico de la OMI solicitó a los países que organizaran cursillos regionales y nacionales sobre el tema, que el SRI ha ayudado a facilitar, más recientemente en las Filipinas.

Es esencial que los Gobiernos nacionales observen las directrices de la OMI/OIT sobre el trato justo. Los accidentes y la contaminación en el mar pueden surgir como resultado de circunstancias que están más allá del control de los marinos. Pero si hay un revuelo mediático, la tripulación del buque puede ser el blanco más sencillo para las autoridades públicas que procuran demostrar que están tomando cartas en el asunto. Los marinos tienen derecho a realizar su trabajo sin miedo a ser objeto de trato injusto, detención injustificada y denegación de sus derechos humanos. ■

Qué hacer en caso de enfrentar cargos penales

Si usted enfrenta una investigación, una detención o cargos penales por parte de las autoridades locales, la legislación internacional establece que debe ser tratado de manera justa, independientemente de las circunstancias y de la culpa o inocencia de las personas involucradas. El auxiliar jurídico superior de la ITF, Jonathan Warring, ofrece algunos consejos importantes

Sepa cuáles son sus derechos básicos... e insista en que se respeten. El Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (ICCPR, por su sigla en inglés) expone en detalle los derechos que deberían otorgarse a todas las personas cuando son arrestadas, detenidas y juzgadas por cualquier Estado.

Las Directrices conjuntas OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo proporcionan asesoramiento específico a los marinos, armadores, Estados de abanderamiento y Estados rectores del puerto sobre cómo asegurarse de que los marinos reciban un trato justo durante cualquier investigación y de que toda detención realizada por las autoridades públicas no tenga mayor duración que la absolutamente necesaria.

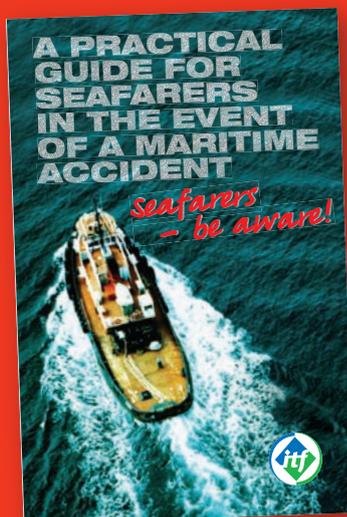
Procure ayuda de las personas u organizaciones que puedan ayudarlo, tales como su empleador o armador, los dirigentes sindicales, el inspector local de la ITF, el cónsul o la embajada local de su Estado nacional o del Estado de abanderamiento, su familia, cualquier centro local de misión para los marinos o centro para marinos.

Coopere y brinde información veraz. Usted tiene el derecho de no autoincriminarse, por lo que no tiene que dar ninguna información que pueda indicar que es culpable o ha cometido una infracción o delito. A efectos de ejercer ese derecho, usted debería responder a las preguntas diciendo "sin comentarios" o permaneciendo en silencio.

Solicite un intérprete si las autoridades encargadas de la investigación utilizan un idioma con el que usted no está familiarizado y no se lo han proporcionado. Usted tiene derecho a negarse a firmar documentos que no hayan sido traducidos a un idioma que entienda.

Representación jurídica. Si le arresta la policía, o le detienen las autoridades estatales, debería permitirle contar con representación jurídica. Es posible que pueda obtener representación gratuita, o, en algunas circunstancias, podría solicitar a su empleador que le proporcionara un abogado. Debería permitirle hablar con su abogado en forma confidencial. ■

MÁS FUENTES DE INFORMACIÓN Y ASESORAMIENTO



La guía de la ITF sobre la criminalización (en ella encontrará información sobre sus derechos y el texto de las Directrices conjuntas OMI/OIT).

<http://bit.ly/39QFprb>

Seafarers' Rights International (para obtener información sobre sus derechos legales). <http://bit.ly/2tLff8J>

EL ICCPR.

www.ohchr.org/EN/

[ProfessionalInterest/Pages/CCPR.aspx](http://www.ohchr.org/EN/ProfessionalInterest/Pages/CCPR.aspx)

¿Qué tan bien está funcionando el MLC para los marinos?

¿El Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC) está realmente marcando una diferencia en la vida de los marinos? La ITF está decidida a averiguar si es así y la directora de Seafarers' Rights International (SRI), Deirdre Fitzpatrick, describe cómo su equipo está ayudando

El MLC ha dominado por más de una década las deliberaciones sobre el trabajo marítimo. Creado para ofrecer condiciones equitativas, apoyar al armador de calidad y establecer unas normas mínimas, el MLC se concluyó en 2006 y ha estado en vigor desde 2013. Hasta el momento, 94 países lo han ratificado, lo cual representa el 91 por ciento de la flota mundial en tonelaje de peso muerto.

El MLC es un instrumento vivo, que cambia en consonancia con las nuevas normas y prioridades de la industria marítima. Ha sido enmendado en tres ocasiones para brindar nuevas protecciones a los marinos: en 2014 (en relación con la seguridad financiera en casos de abandono e indemnización contractual en caso de fallecimiento o incapacidad a largo plazo de los marinos); en 2016 (en relación con el acoso y la intimidación en el lugar de trabajo); y en 2018 (el pago de los salarios de los marinos

retenidos como rehenes como consecuencia de la piratería y los robos a mano armada).

El MLC ha sido elogiado francamente por modernizar la experiencia internacional al estipular unas condiciones de vida y trabajo decentes para los marinos. Pero, ¿qué tan bien está realmente funcionando?

Para responder a esta pregunta, la ITF ha encargado al SRI que realice una investigación independiente sobre la eficacia del MLC y sobre qué tan bien se está implementando y cumpliendo en distintas partes del mundo. Examinaremos el rol de las partes interesadas, incluidos los Estados de abanderamiento, los Estados rectores del puerto, los armadores y los gestores de buques; e intentaremos conocer la opinión de capitanes y marinos.

Una parte interesada importante es el cuerpo de inspectores de la ITF. Los inspectores visitan

a diario buques en distintas partes del mundo y están en una posición excepcional para informar sobre cómo funciona el MLC en la práctica. En 2020, los inspectores de la ITF realizarán una campaña de inspección específica para notificar si los buques que visitan sus puertos cumplen el MLC, y si los marinos a bordo de los buques tienen alguna queja en relación con el MLC. Estos resultados se incluirán entre los demás resultados del proyecto.

La evaluación general de la eficacia del MLC será útil para los Gobiernos, empleadores, trabajadores y todas las partes interesadas que se ocupan de los derechos y la protección de los marinos, y los alentará a garantizar que el MLC siga siendo vigente y continúe contando con el apoyo de la industria marítima. ■

DEBE ESTAR ALERTA CUANDO EL PROPIETARIO DEL BUQUE:

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

En caso de que ocurra cualquiera de las situaciones arriba mencionadas, debe ponerse en contacto de inmediato con el proveedor de seguros.

Actúe rápido en caso de abandono

Si piensa que ha sido abandonado, actúe rápido. Es fundamental que presente su queja y se ponga en contacto con la compañía de seguros lo antes posible. De lo contrario, advierte Fabrizio Barcellona, secretario adjunto de la Sección de Gente de mar de la ITF, podría salir perdiendo desde el punto de vista financiero

La seguridad financiera para proteger a los marinos abandonados es obligatoria para todos los buques que enarboles una bandera que haya ratificado el Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC) 2006 o que esté navegando por puertos a los que éste se aplica.

Los armadores deben contar con un seguro, directamente accesible a las tripulaciones, con fondos suficientes para proporcionar asistencia financiera oportuna a los marinos abandonados. Esto supone poner fin al abandono durante meses sin alimentos, ni salario, ni una forma de regresar a casa.

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

El certificado de seguridad financiera debe estar exhibido muy visiblemente a bordo en inglés. Se denomina "Certificado de seguro u otra seguridad financiera con respecto a los costos y las responsabilidades de la repatriación de los marinos según se estipula en virtud de la Regla 2.5, Norma A2.5.2 del Convenio sobre el trabajo marítimo 2006, en su forma enmendada".

Verifique que la certificación siga siendo válida buscando su buque en el sitio web del club P e I

o de la compañía de seguros que figura en el certificado.

Si cree que corre el riesgo de ser abandonado, o lleva dos meses o más sin recibir su salario y desea ser repatriado, actúe rápido. Presente una queja y póngase en contacto directamente con la compañía de seguros, o pida a la ITF que lo haga en su nombre.

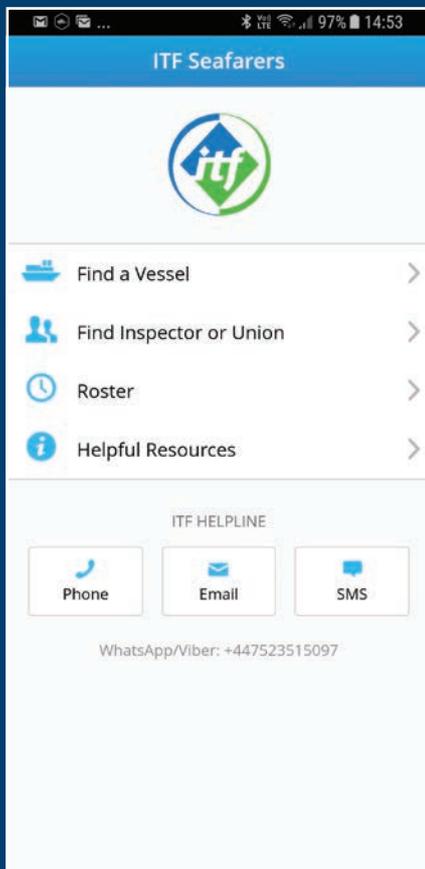
El seguro cubrirá hasta cuatro meses de salarios pendientes y otros derechos estipulados en su acuerdo de empleo o acuerdo de negociación colectiva. Por eso es importante no esperar hasta que sea demasiado tarde. Si espera seis meses para presentar la solicitud, solo obtendrá los salarios atrasados correspondientes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

El seguro financiero deberá cubrir también todos los gastos razonables, incluidos:

- los alimentos adecuados;
- la indumentaria necesaria;
- el alojamiento;
- el agua potable;
- el combustible esencial para sobrevivir a bordo;
- cualquier tipo de atención médica necesaria; y
- los costos de repatriación (los viajes "apropiados y rápidos", normalmente por vía aérea, y todos los costos razonables de un viaje, tales como comida, alojamiento y transporte de efectos personales). ■

Su guía separable de ocho páginas

SU GUÍA DE LA ITF PARA OBTENER AYUDA



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

Su primer punto de contacto debería ser su sindicato; si 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 de la ITF. Los datos de contacto figuran en esta guía.

Puede verificar cuáles son los sindicatos afiliados a la ITF en www.itfseafarers.org; haga clic en "Find Inspector or Union".

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

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

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



Disponible en



Cómo ponerse en contacto con la ITF

SMS +44 7984356573

WhatsApp/Viber +44 7523515097

E-mail seafsupport@itf.org.uk

Antes de ponerse en contacto con la ITF

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

Sobre usted

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

Sobre el buque

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

Sobre el problema

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

Centros para gente de mar

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

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

www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

Disponible en



www.facebook.com/itfseafarerssupport

seafsupport@itf.org.uk

www.itfseafarers.org #ITFseafarers

Contrataciones Agentes de contratación de tripulantes

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

Antes de firmar un contrato

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

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



● No empiece a trabajar en un buque sin un **contrato escrito**.

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

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

● Asegúrese de que la **duración del contrato** esté claramente indicada.

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

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

● Cerciérese de que el contrato establezca claramente la manera cómo se pagarán las **horas extraordinarias** y la tarifa correspondiente. Podría pagarse una tarifa plana por hora para todas las horas trabajadas por encima de las horas básicas o una cantidad mensual fija para un número garantizado de horas extraordinarias, en cuyo caso debería quedar claramente establecida

la tarifa pagadera por las horas trabajadas por encima de las horas extraordinarias garantizadas. La OIT estipula que todas las horas extraordinarias deberían pagarse, como mínimo, a 1,25 veces la tarifa normal por hora.

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

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

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

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

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

- Enfermedad o lesiones sufridas durante el período contractual;
- Fallecimiento (cantidad pagadera al familiar

más cercano);

- Pérdida del buque;
- Pérdida de sus enseres personales, como consecuencia de la pérdida del buque;
- Terminación prematura del contrato.

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

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

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

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

Para averiguar si su buque está cubierto por un acuerdo aprobado por la ITF, visite itfseafarers.org y haga clic en "Find a Vessel".

Utilice la nueva aplicación de la ITF para gente de mar, diseñada para teléfonos móviles y tabletas, a fin de hacer una búsqueda de buques:

www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

Lista de inspectores de la ITF

3

NOMBRE	FUNCIÓN	PAÍS	PUERTO	TELÉFONO DE LA OFICINA	TELÉFONO MÓVIL	E-MAIL
Hassen Mellis	Inspector	Argelia	Argel	+213 21 65 31 87		mellis_hassen@itf.org.uk
Roberto Jorge Alarcón	Coordinador	Argentina	Rosario	+54 341 425 6695	+54 9 11 4414 5687	alarcon_roberto@itf.org.uk
Dean Summers	Coordinador	Australia	Sidney	+61 2 9267 9134	+61 419 934 648	summers_dean@itf.org.uk
Matt Purcell	Coordinador Adjunto	Australia	Melbourne	+61 3 9329 5477	+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
Keith McCorrison	Inspector	Australia	Fremantle	+61 8 9335 0500	+61 422 014 861	mccorrison_keith@itf.org.uk
Sarah Maguire	Inspector	Australia	Gladstone		+61 434525416	maguire_sarah@itf.org.uk
Christian Roos	Inspector	Bélgica	Zeebrugge	+32 2 549 11 03	+32 486 123 890	roos_christian@itf.org.uk
Marc Van-Noten	Inspector	Bélgica	Amberes	+32 3 224 3419	+32 475 775700	van-noten_marc@itf.org.uk
Rino Huijsmans	Inspector	Bélgica	Amberes	+32 3 224 3414	+32 473 97 31 95	huijsmans_rino@itf.org.uk
Ali Zini	Inspector	Brasil	Paranaguá	+55 41 34220703	+55 41 99998 0008	zini_ali@itf.org.uk
Renialdo de Freitas	Inspector	Brasil	Santos	+55 13 3232 2373	+55 13 99761 0611	defreitas_renialdo@itf.org.uk
Vladimir Miladinov	Inspector	Bulgaria	Varna	+359 2 931 5124	+359 887 888 921	miladinov_vladimir@itf.org.uk
Peter Lahay	Coordinador	Canadá	Vancouver	+1 604 251 7174	+1 604 418 0345	lahay_peter@itf.org.uk
Karl Risser	Inspector	Canadá	Halifax	+1 902 455 9327	+1 902 237 4403	risser_karl@itf.org.uk
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
Juan Villalon Jones	Inspector	Chile	Valparaíso	+56 32 2217727	+56 99 2509565	villalon_juan@itf.org.uk
Miguel Sanchez	Inspector	Colombia	Barranquilla	+57 310 657 3399	+57 310 657 3399	sanchez_miguel@itf.org.uk
Romano Peric	Coordinador	Croacia	Dubrovnik/Ploce	+385 20 418 992	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
Milko Kronja	Inspector	Croacia	Sibenik	+385 22 200 320	+385 98 336 590	kronja_milko@itf.org.uk
Morten Bach	Inspector	Dinamarca	Copenhague	+45 88920355	+45 21649562	bach_morten@itf.org.uk
Peter Hansen	Inspector	Dinamarca	Copenhague	+45(0)36 36 55 85	+45 30582456	hansen_peter@itf.org.uk
Jaanus Kuiv	Inspector	Estonia	Tallín		+372 52 37 907	Kuiv_Jaanus@itf.org.uk
Kenneth Bengts	Coordinador	Finlandia	Helsinki	+358 9 615 20 258	+358 40 455 1229	bengts_kenneth@itf.org.uk
Jan Örn	Coordinador Adjunto	Finlandia	Turku	+358 9 613 110	+358 40 523 33 86	orn_jan@itf.org.uk
Heikki Karla	Inspector	Finlandia	Helsinki		+358 50 4356 094	karla_heikki@itf.org.uk
Ipo Minkinen	Inspector	Finlandia	Helsinki		+358 40 7286932	minkinen_ipo@itf.org.uk
Pascal Pouille	Coordinador	Francia	Dunkerque	+33 3 28 21 32 89	+33 3 80 23 95 86	pouille_pascal@itf.org.uk
Corine Archambaud	Inspector	Francia	El Havre	+33 232728295	+33 685522767	archambaud_corine@itf.org.uk
Geoffroy Lamade	Inspector	Francia	St Nazaire	+33 2 40 22 54 62	+33 660 30 12 70	lamade_geoffroy@itf.org.uk
Laure Tallonneau	Inspector	Francia	Brest	+33 2 98 85 21 65	+33 6 85 65 52 98	tallonneau_laure@itf.org.uk
Yves Reynaud	Inspector	Francia	Marsella	+33 4 915 499 37	+33 6 07 68 16 34	reynaud_yves@itf.org.uk
Merab Chijavadze	Inspector	Georgia	Batumi	+995 422 270177	+995 5 93 261303	chijavadze_merab@itf.org.uk
Sven Hemme	Coordinador	Alemania	Bremerhaven	+49 471 92189209	+49 151 27037384	hemme_sven@itf.org.uk
Susan Linderkamp	Coordinador Adjunto	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	Inspector	Alemania	Hamburgo	+49 40 2800 6812	+49 170 85 08 695	friedrich_karin@itf.org.uk
Catherine Haizel	Inspector	Ghana	Tema		+233(0) 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
Paul Keenan	Inspector	Gran Bretaña	Nordeste de Inglaterra	+44 20 8989 6677	+44 7710 073880	keenon_paul@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
Nikolaos Chalas	Inspector	Grecia	El Pireo	+30 210 411 6610	+30 69420 35 881	Chalas_Nikos@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	Reykjavik	+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 1312	+91 98300 43094	roy_chinmoy@itf.org.uk
K Sreekumar	Inspector	India	Chennai	+91 44 2522 3539	+91 9381001311	kumar_sree@itf.org.uk
Louis Gomes	Inspector	India	Mumbai	+91 22 2261 8368	+91 080556373	gomes_louis@itf.org.uk
Mukesh Vasu	Inspector	India	Kandla	+91 2836 226 581	+91 94272 67843	vasu_mukesh@itf.org.uk
Narayan Adhikary	Inspector	India	Haldia	+91 3224 252203	+91 9434517316	Adhikary_Narayan@itf.org.uk
Thomas Sebastian	Inspector	India	Kochi	+91 484 2666409	+91 98950 48607	sebastian_thomas@itf.org.uk
Ken Fleming	Coordinador	Irlanda	Dublín	+353 1 85 86 317	+353 87 64 78636	fleming_ken@itf.org.uk
Michael Whelan	Inspector	Irlanda	Dublín		+353 872501729	whelan_michael@itf.org.uk
Assaf Hadar	Inspector	Israel	Haifa	+972 4 8512231		hadar_assaf@itf.org.uk
Francesco Di Fiore	Coordinador	Italia	Génova	+39 10 25 18 675	+39 33 1670 8367	di fiore francesco@itf.org.uk
Bruno Nazzari	Inspector	Italia	Livorno	+39 (0) 586 072379	+39 335 612 9643	nazzari_bruno@itf.org.uk
Francesco Saitta	Inspector	Italia	Palermo, Sicilia	+39 91 321 745	+39 338 698 4978	saitta francesco@itf.org.uk
Gianbattista Leoncini	Inspector	Italia	Taranto	+39 99 4707 555	+39 335 482 703	leoncini_gianbattista@itf.org.uk
Paolo Serretello	Inspector	Italia	Nápoles	+39 81 265021	+39 335 482 706	serretello_paolo@itf.org.uk
Paolo Siligato	Inspector	Italia	Trieste		+39 3484454343	siligato_paolo@itf.org.uk
Fusao Ohori	Coordinador	Japón	Tokio	+81 (0)3 5410 8320	+81 (0)90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
Junya Ishino	Inspector	Japón	Nagoya	+81 52 655 5880	+81 90 5553 8193	ishino_junya@itf.org.uk
Shigeru Fujiki	Inspector	Japón	Chiba	+81 3 3735 0392	+81 90 9826 9411	fujiki_shigeru@itf.org.uk
Yoshihiro Toyomitsu	Inspector	Japón	Tokio	+81(0)3 5410 8320	+81 90 5306 2494	toyomitsu_yoshihiro@itf.org.uk
Betty Makena Mutugi	Inspector	Kenia	Mombasa	+254 41 2230027	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk
HK Kim	Coordinador	Corea, República de	Pusan	+82 51 469 0294	+82 10 5441 1232	kim_hk@itf.org.uk
Bae Jung Ho	Inspector	Corea, República de	Pusan	+82 51 463 4828	+82 10 3832 4628	bae_jh@itf.org.uk
Moon Hyeokjin	Inspector	Corea, República de	Incheon	+82 32 881 9880	+82 10 4444 8436	hyeokjin_moon@itf.org.uk
Norbert Petrovskis	Inspector	Letonia	Riga	+371 677 09242	+371 292 25236	petrovskis_norbert@itf.org.uk
Andrey Chernov	Inspector	Lituania	Klaipeda		+370 699 28198	chernov_andrey@itf.org.uk
Paul Falzon	Contacto	Malta	Valletta	+356 79969670	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
Enrique Lozano Díaz	Inspector	México	Veracruz	+52 229 932 1367	+52 1 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
Jose Antonio Ramirez-Pelayo	Inspector	México	Manzanillo	+52 (314) 688-2936	+52 (1) 314 172 8089	ramirez_jose@itf.org.uk
Tomislav Markolović	Contacto	Montenegro	Bar	+382 30 315 105	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@itf.org.uk
Hamid Rachik	Inspector	Marruecos	Casablanca			rachik_hamid@itf.org.uk
Aswin Noordermeer	Inspector	Países Bajos	Rotterdam		+31 6 53 337522	noordermeer_aswin@itf.org.uk
Debbie Klein	Inspector	Países Bajos	Rotterdam		+31 6 53 182 734	klein_debbie@itf.org.uk
Gijs Mol	Inspector	Países Bajos	Rotterdam		+31 622 89 08 77	mol_gijs@itf.org.uk
Koen Keehnen	Inspector	Países Bajos	Rotterdam	+31 883680368	+31 624 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

Ayudando a los marinos del mundo



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



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

ITF ÁFRICA (FRANCÓFONA)
 ABIDJÁN (COSTA DE MARFIL)

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

ITF ASIA-PACÍFICO (SYDNEY)

Gladstone
 Fremantle
 Newcastle
 Melbourne
 Wellington

ITF ASIA-PACÍFICO

DELHI (INDIA)
 Tel.: +91 (0) 11 2335 4408 / 7423 or 11 2373 1669
 E-mail: itfindia@vsnl.com

TOKIO (JAPÓN)
 Tel.: +81 (0) 337 982 770 / E-mail: mail@itftokyo.org

SÍDNEY (AUSTRALIA)
 Tel.: +61 420 928 780 / Tel: +64 21 227 1519
 E-mail: sydneyoffice@itf.org.uk

SINGAPUR
 52 Chin Swee Road
 #05-00 Seacare Building
 Singapore 169875

HONG KONG
 Oficina de la campaña (BDC) de la ITF
 Rooms 1105 Alliance Building
 133 Connaught Road C
 Sheung Wan
 Hong Kong, China

6 Lista de inspectores de la ITF continuación

NOMBRE	FUNCIÓN	PAÍS	PUERTO	TELÉFONO DE LA OFICINA	TELÉFONO MÓVIL	E-MAIL
Angelica Gjestrum	Coordinador	Noruega	Oslo	+47 22 82 58 24	+47 9 77 29 357	gjestrum_angelica@itf.org.uk
Truls M Vik Steder	Inspector	Noruega	Porsgrunn	+47 35 54 82 40	+47 90 98 04 87	steder_truls@itf.org.uk
Yngve Lorentsen	Inspector	Noruega	Tromso	+47 (0) 77 69 93 46	+47 41401222	lorentsen_yngve@itf.org.uk
Luis Carlos Fruto	Inspector	Panamá	Cristóbal/Balboa	+507 315 1904	+507 6617 8525	fruto_luis@itf.org.uk
Joselito Pedaria	Inspector	Filipinas	Ciudad de Cebú	+63 32 256 16 72	+63 920 9700 168	pedaria_joselito@itf.org.uk
Rodrigo Aguinaldo	Inspector	Filipinas	Manila	+63 2 536 8287	+63 917 8111 763	aguinaldo_rodrigo@itf.org.uk
Adam Mazurkiewicz	Coordinador	Polonia	Szczecin	+48 91 4239707	+48 501 539329	mazurkiewicz_adam@itf.org.uk
Grzegorz Daleki	Inspector	Polonia	Gdynia/Gdansk	+48 58 6616096	+48 514 430 374	daleki_grzegorz@itf.org.uk
João de Deus Gomes Pires	Inspector	Portugal	Lisboa	+351 21 391 8181	+351 91 936 4885	pires_joao@itf.org.uk
Jose A. Claudio Baez	Inspector	Puerto Rico	San Juan	+1(0)212 425 1200	+1 787 318 0229	baez_jose@itf.org.uk
Adrian Mihalciou	Inspector	Rumania	Constanza	+40 241 618 587	+40 722 248 828	mihalciou_adrian@itf.org.uk
Sergey Fishov	Coordinador	Rusia	San Petersburgo	+7 812 718 6380	+7 911 096 9383	fishov_sergey@itf.org.uk
Kirill Pavlov	Inspector	Rusia	San Petersburgo	+7 812 718 6380	+7 911 929 04 26	pavlov_kirill@itf.org.uk
Olga Ananina	Inspector	Rusia	Novorossiysk	+7 8617 612556	+7 9887 621232	ananina_olga@itf.org.uk
Petr Osichansky	Inspector	Rusia	Vladivostok	+7 4232 512 485	+7 914 790 6485	osichansky_petr@itf.org.uk
Vadim Mamontov	Inspector	Rusia	Kaliningrado	+7 4012 656 840/475	+7 9062 38 68 58	mamontov_vadim@itf.org.uk
Daniel Tan	Contacto	Singapur	Singapur	+65 63795666	+65 9616 5983	tan_daniel@itf.org.uk
Gwee Guo Duan	Contacto	Singapur	Singapur	+65 6390 1611	+65 9823 4979	duan_gwee@itf.org.uk
Luz Baz	Coordinador	España	Vigo	+34 986 221 177	+34 660 682 164	baz_luz@itf.org.uk
Gonzalo Galan	Inspector	España	Las Palmas		+34 638809166	galan_gonzalo@itf.org.uk
Juan Garcia	Inspector	España	Valencia	+34 96 367 06 45	+34 628 565 184	garcia_juan@itf.org.uk
Marc Marti Gil	Inspector	España	Barcelona		+34 699 550 578	marti_marc@itf.org.uk
Mohamed Arrachedi	Inspector	España	Bilbao	+34 944 93 5659	+34 629 419 007	arrachedi_mohamed@itf.org.uk
Ranjan Perera	Inspector	Sri Lanka	Colombo	+94 112 583040	+94 77 314 7005	perera_ranjan@itf.org.uk
Annica Barning	Coordinador	Suecia	Malmo		+46 70 57 49 714	barning_annica@itf.org.uk
Fredrik Bradd	Coordinador Adjunto	Suecia	Umea	+46 10 4803103	+46 761006445	bradd_fredrik@itf.org.uk
Göran Larsson	Inspector	Suecia	Gotemburgo	+46 10 480 3114	+46 70 626 7788	larsson_goran@itf.org.uk
Haakan Andre	Inspector	Suecia	Norrköping	+46 8 791 41 02	+46 70 574 2223	andre_hakan@itf.org.uk
Sanders Chang	Inspector	Taiwán, China	Taichung	+886 22515 0302	+886 921935040	chang_sanders@itf.org.uk
Tse-Ting Tu	Inspector	Taiwán, China	Kaoshiung	+886 7 5212380	+886 988513979	tu_tse-ting@itf.org.uk
Muzaffer Civelek	Inspector	Turquía	Estambul		+90 535 663 3124	civelek_muzaffer@itf.org.uk
Nataliya Yefrimenko	Inspector	Ucrania	Odessa	+380 482 429 901	+380 50 336 6792	yefrimenko_nataliya@itf.org.uk
Dwayne Boudreaux	Coordinador	EE.UU.	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	Inspector	EE.UU.	Baltimore/Norfolk	+1 757 622 1892	+1 202 412 8422	shipley_barbara@itf.org.uk
Corey Connor	Inspector	EE.UU.	Charleston		+1 843 469 5611	connor_corey@itf.org.uk
Martin D. Larson	Inspector	EE.UU.	Portland		+1 503 347 7775	larson_martin@itf.org.uk
Sam Levens	Inspector	EE.UU.	San Francisco	+1 415 775 0533	+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, Sur de California	+1 562 493 8714	+1 562 673 9786	mueller_stefan@itf.org.uk
Tony Sasso	Inspector	EE.UU.	Florida	+1 321 784 0686	+1 321 258 8217	sasso_tony@itf.org.uk
Michael Baker	Contacto	EE.UU.	Cleveland	+1 216 781 7816	+1 440 667 5031	baker_michael@itf.org.uk

Defender sus derechos

Lean esto antes

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

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

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

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

les indicará la razón.

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

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

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

Accidentes marítimos

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

- Usted tiene derecho a un abogado. Solicite uno antes de responder a preguntas o realizar declaraciones, puesto que eso puede ser utilizado en su contra en una futura causa judicial.
- Usted debe poder entender lo que se está diciendo; pida a las autoridades que detengan el interrogatorio si 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 y/o su sindicato para solicitar asesoramiento y asistencia.

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

Alerta a los marinos: ¡cuidado con las estafas!

Desconfíe de cualquier oferta de trabajo inesperada porque podría ser una estafa, advierte el secretario adjunto de la Sección de Gente de mar de la ITF, Fabrizio Barcellona

Trate con gran precaución cualquier oferta de trabajo no solicitada que reciba por correo electrónico. Piense antes de actuar. ¿Provenía de una conocida compañía naviera o de cruceros? ¿Los salarios son fantásticos? Entonces es una estafa.

El mismo consejo se aplica a las ofertas de trabajo que aparecen en Facebook. Pregúntese a sí mismo: ¿por qué una compañía naviera o de cruceros utilizaría a esta persona y Facebook para contratar a gente?

Las estafas de contratación dirigidas a los marinos —en particular a aquellos que quieren trabajar en la industria de los cruceros— han aumentado enormemente. Los estafadores crean su propio sitio web, utilizan típicamente el nombre y el logotipo de una compañía genuina, y difunden el mensaje mediante correos directos, anuncios, avisos gratuitos y, cada vez más, redes sociales.

Una vez que usted acepta la oferta de trabajo falsa le pedirán un honorario "único". Quizá para cubrir el costo del transporte para

incorporarse al buque, el costo del visado o un costo administrativo. Esto es definitivamente una estafa porque el costo del visado debe pagarlo el propietario del buque, y según lo establecido en el Convenio sobre el trabajo marítimo, es ilegal solicitar una comisión de agencia a un marino para conseguirle un empleo a bordo.

No pague nada a los estafadores. Volverán por más.

Usted corre peligro incluso si acepta una oferta pero se niega a pagar esos primeros honorarios. Es probable que los estafadores le hayan pedido información —fecha de nacimiento, dirección particular y una copia escaneada de su pasaporte— que pueden usar para usurpar su identidad. Si ha proporcionado sus datos bancarios, notifique inmediatamente a su banco o le vaciarán su cuenta.

¿Qué puede hacer?

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

Compruebe todas las ofertas de trabajo. Si llegó por correo electrónico y no fue solicitada, elimínela inmediatamente y advierta a sus amigos.

Desconfíe de las ofertas de trabajo en los sitios web que dicen ser de compañías navieras o de contratación y de puestos de trabajo falsos en sitios web reales, en particular aquellos que tienen avisos y anuncios laborales gratuitos.

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

Si tiene dudas, puede enviar un correo electrónico a la ITF a jobscam@itf.org.uk para solicitar asesoramiento.

Algunos indicios comunes de las estafas

- **Cualquier oferta de trabajo no solicitada**
- **Cualquier pedido de dinero**
- **Cualquier pedido de datos bancarios**
- **Cualquier pedido de escaneo de sus documentos personales, tales como pasaporte o cualificaciones**
- **Un número de teléfono celular, especialmente si es el principal contacto de una supuesta oficina**
- **Un prefijo internacional que parezca sospechoso. Por ejemplo, +234 corresponde a Nigeria**
- **Direcciones de correo electrónico que no incluyen el nombre de la compañía. Las direcciones nunca serían de proveedores gratuitos, tales como Gmail, Globomail, Yahoo**
- **Direcciones de correo electrónico en las que el dominio del país es distinto del país en el que supuestamente está situada la oficina**
- **Mensajes con errores ortográficos y gramaticales**

Nueva ley histórica para hacer frente a la violencia en el trabajo

La primera ley internacional sobre la violencia y el acoso en el trabajo es un gran avance para los marinos y otros trabajadores del transporte y llega tras años de campaña por parte de la ITF y los sindicatos mundiales. El *Boletín de los Marinos informa*

La nueva ley fue adoptada en junio de 2019 por la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Adoptó la forma del Convenio 190 (un tratado internacional jurídicamente vinculante) y la Recomendación 206 (directrices no vinculantes sobre cómo podría aplicarse el convenio).

Esta nueva norma de la OIT identifica el derecho de todos a un mundo de trabajo libre de violencia y acoso, y se aplica a todos los sectores. El transporte goza de un reconocimiento especial.

Esta ley deja claro que el mundo del trabajo es más amplio que el lugar de trabajo. Cubre los incidentes que ocurren en el transcurso del trabajo, relacionados con el trabajo o derivados del trabajo. Esto incluye los incidentes que ocurren en lugares donde un trabajador utiliza las instalaciones sanitarias, y cuando el trabajador se desplaza desde y hacia el trabajo. Esto es verdaderamente importante para todos los

trabajadores del transporte, hombres y mujeres.

En lo que supone un paso muy significativo se reconocen también los efectos de la violencia doméstica y la necesidad de reducir el impacto de la violencia doméstica en el mundo del trabajo, y se exponen una serie de medidas que podrían adoptarse.

La violencia y el acoso, en particular para las mujeres, pueden impedir que los trabajadores tengan acceso a empleos y avancen en sus carreras. La nueva ley ayudará a eliminar esas barreras. Proporciona una base sólida para garantizar que el empleo suponga un trabajo seguro y decente, en el que ningún trabajador quede desprotegido.

La ITF y sus afiliados están haciendo una campaña enérgica para que los Gobiernos de todas partes del mundo ratifiquen e implementen

la nueva ley a fin de que su aspiración se convierta en realidad para los trabajadores y trabajadoras en tierra, mar y aire.

Las mujeres y los hombres marinos, portuarios y pescadores pueden participar en esta campaña. Simplemente envíen un correo electrónico a women@itf.org.uk para obtener más información. ■

“Esta nueva norma mundial histórica debe suponer una medida para detener e impedir la violencia y el acoso en el mundo del trabajo... La vida de los miembros de los sindicatos de la ITF, y en particular de las trabajadoras del transporte, se verá mejorada como consecuencia directa.”

Diana Holland, Presidenta del Comité de Trabajadoras del Transporte de la ITF



Defendiendo las oportunidades para las mujeres de mar

El Boletín de los Marineros pregunta a Lena Dyring, directora de operaciones de cruceros del Sindicato de Marineros de Noruega, sobre su vida en el sector marítimo

¿Por qué eligió una carrera en el sector marítimo?

Siempre me ha fascinado la industria marítima, puesto que tiene una gran visibilidad y una tradición muy arraigada aquí en Noruega. Sin embargo, comencé a trabajar en la industria hotelera en tierra y posteriormente me incorporé al sector marítimo por casualidad cuando me mudé a Miami en 2004 y conocí a Johan Øyen, leyenda de la industria de cruceros del NSU y de los derechos laborales en general. Comencé a trabajar para el NSU y no he vuelto a mirar atrás.

¿Qué le interesa más de su actual empleo en el NSU?

Los derechos laborales son cruciales para lograr la igualdad de los trabajadores, y para las mujeres en particular. Tengo la suerte de tener un puesto en el que puedo influir en esto a mi modo. Siempre estaré agradecida por ello, le da

sentido a despertarme e ir a trabajar cada día. Además, trabajo en un entorno internacional en una industria que cambia y evoluciona en forma constante. Mi trabajo combina mis dos amores: el sector marítimo y el hotelero.

Viajo mucho, principalmente por negociaciones con empresas de cruceros, visitas a buques y disertaciones. Como coordinadora del equipo de cruceros visito a nuestros representantes en Noruega, Puerto Rico e Indonesia. Ellos se encargan de la mayoría de las visitas a los buques, las quejas y la administración de los seminarios sobre cruceros.

Usted también es la representante de la sección de mujeres de ITF marinos. ¿Qué implica su rol?

A través de ese rol soy la portavoz de las mujeres de mar en todo el mundo en los principales órganos de la ITF encargados de tomar decisiones. Asimismo, me brinda una oportunidad excepcional de hablar sobre los retos y las oportunidades para las mujeres dentro de la comunidad marítima y de contribuir a un cambio positivo para las mujeres en esta industria.

¿Cuáles son los mayores desafíos que enfrentan hoy en día las mujeres de mar?

Aún quedan algunos desafíos para las mujeres

de mar. Solo el hecho de que las mujeres representan únicamente entre el 1 y el 2 por ciento del total de marinos es un desafío en sí mismo, ya que puede llevar a que algunas mujeres titubeen más sobre hacer carrera en el mar. Además, los conceptos tradicionales de que la profesión marítima no es para mujeres continúan proliferando. En algunas partes del mundo, las mujeres graduadas de institutos marítimos enfrentan muchas dificultades para encontrar un puesto de trabajo satisfactorio, incluso si obtuvieron mejores calificaciones que sus homólogos masculinos. El acoso sexual, o incluso el miedo a ser víctima de acoso sexual, también frena a las mujeres.

Pero quiero hacer hincapié en que ha habido muchos cambios positivos en los últimos años. Se ha hecho foco cada vez más en atraer a las mujeres a la profesión marítima y en retenerlas una vez que se han incorporado a ella. Vemos que hay mayores esfuerzos para crear una fuerza laboral más equilibrada en términos de género y un buen entorno laboral a bordo. Esto genera un mejor lugar de trabajo tanto para hombres como para mujeres. ■

La ITF apoya a los marinos en las zonas de peligro

Steve Yandell, auxiliar superior de la Sección de Gente de mar de la ITF, describe los esfuerzos realizados por la ITF para reducir al mínimo los riesgos para los marinos que trabajan en buques que navegan por zonas de piratería o conflicto

Cuando ocurren actos de piratería o robos a mano armada en el mar, los marinos están en primera línea, corriendo el riesgo de ser lesionados, atacados, tomados como rehenes o asesinados.

Los ataques han aumentado de manera drástica, y han afectado a miles de marinos y sus familias.

En el Golfo de Guinea, la piratería y los robos a mano armada son problemas de larga data. En los primeros nueve meses de 2019, esta región, frente a las costas de Nigeria, Guinea, Togo, Benín y Camerún, representaba el 86 por ciento de los incidentes de piratería en el que los tripulantes eran tomados como rehenes.

No obstante, este delito terrible afecta a otras partes del mundo. Los estrechos de Singapur han sido el escenario de varios ataques en los últimos años, que han afectado en particular a Indonesia, Malasia y las Filipinas. América del Sur se ha convertido en la región más reciente en la que se ha registrado un aumento, en medio de varios incidentes, notificados en 2019, de robos violentos a mano armada perpetrados contra buques fondeados. Solo la vigilancia constante y unas patrullas muy bien armadas de los buques navales internacionales han evitado la recurrencia de los ataques múltiples que ocurrieron en el Golfo de Adén hace unos años.

Las tripulaciones de los buques pueden pasar por un terrible suplicio cuando tienen una experiencia de primera mano con la piratería, y padecen ansiedad cuando entran a una zona de piratería conocida.

En las primeras horas del 4 de noviembre de 2019, unos atacantes armados subieron a bordo del Elka Aristotle, buque tanque griego, cuando se encontraba fondeado frente a Lome, en Togo. Cuatro de los 24 tripulantes se encontraban a bordo y fueron secuestrados: dos filipinos, un griego y un georgiano. La armada togolesa informó de que unos guardias armados habían intentado rechazar a los atacantes, pero uno de ellos había resultado herido de bala.

Este fue el segundo incidente de piratería en tres días, después de que el granelero noruego JJ Ugland fuera abordado y nueve tripulantes fueran secuestrados frente a la costa de Benín.



En junio de 2019, la ITF, el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico, la Cámara Naviera Internacional y el Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras reunieron a Gobiernos, expertos y partes interesadas del sector para abordar el impacto humano y económico de la piratería y los robos a mano armada en el Golfo de Guinea, y para deliberar sobre las posibles soluciones a la crisis actual.

La protección de los marinos en las zonas de conflicto

La ITF encabezó los llamamientos a la calma realizados por la industria en relación con el conflicto en el Estrecho de Ormuz, alrededor del Golfo de Omán, tras la captura del Stena Impero el 19 de julio de 2019. Se aseguró de que la zona fuera declarada zona de guerra "de riesgo temporal prolongado", lo cual suponía que los marinos atacados en la zona recibirían una bonificación, y una indemnización doble por muerte o discapacidad en caso de que ocurriera lo peor.

En esos conflictos, la ITF trabaja con la industria del transporte marítimo para encabezar los llamamientos a fin de que se llegue a una solución diplomática que permita a los marinos continuar trabajando ilesos y a fin de que todos los Estados ayuden en la liberación de los marinos capturados. ■

Los inspectores de la ITF están de su lado

Los inspectores e inspectoras de la ITF trabajan en distintas partes del mundo defendiendo y protegiendo los derechos de la gente de mar. El *Boletín de los marinos* presenta al equipo de España y a los inspectores recientemente incorporados y, al dorso, revela cómo los inspectores están estableciendo contacto con los marinos en los nuevos puertos y países

Les presentamos a los nuevos inspectores



José A. Claudio Báez

(San Juan, Puerto Rico) fue trabajador portuario e inspeccionador (dirigía la carga y descarga de los buques) y es el presidente del comité de elecciones de su sindicato, Local 1740. Ser inspector significa que puede defender los derechos de los marinos y asegurarse de que se los trate con respeto. José tiene mucho interés en ayudar a los marinos para que tengan un lugar donde descansar durante su tiempo libre, con wifi gratuito para comunicarse con su familia.



Hamid Rachik

(Casablanca, Marruecos) fue oficial de puente y primer oficial de puente durante 12 años a bordo de buques marroquíes y rusos. Posteriormente trabajó como gestor de una terminal de contenedores en el puerto de Casablanca y es el primer secretario general adjunto de la sección de portuarios y marinos del sindicato marroquí de trabajadores UMT. Hamid quiere utilizar su experiencia y conocimientos para ayudar a los marinos a obtener unas condiciones laborales dignas, seguras y respetables.



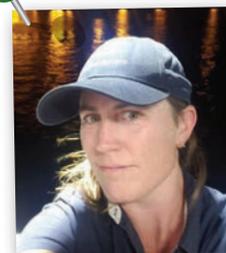
Catherine Haizel

(Ghana) trabajó en el mar durante 15 años antes de retirarse y convertirse en profesora en la universidad marítima regional. Como inspectora cubre principalmente los dos puertos de Tema y Takoradi. Catherine quiere unas mejores condiciones laborales para los marinos y que los buques que hacen escala en los puertos de Ghana operen en virtud de un convenio de negociación colectiva.



Hassen Mellis

(Argel, Argelia) fue marino durante 27 años, finalmente en calidad de primer oficial de puente a bordo de buques argelinos para el transporte de gas natural licuado. A lo largo de ese período fue miembro del sindicato FNTT/UGTA y ha estado activo en la ITF desde 2017. Hassen considera que ser inspector es un "desafío honorable" y hará todo lo posible para ayudar a los marinos que atraviesen dificultades y para asegurarse de que los armadores respeten las normas laborales nacionales e internacionales.



Sam Levens

(San Francisco, EE. UU.) aporta a la ITF una vasta experiencia, incluidos 14 años como marinera de cubierta en el sistema de ferris de la Bahía de San Francisco, así como en la organización y el activismo sindical en el Sindicato Internacional de Estibadores y Almacenes y en organizaciones comunitarias locales. A Sam le entusiasma tener un mayor impacto en los derechos de los marinos a escala mundial y generar solidaridad con los grupos comunitarios y los sindicatos de la zona norte de California.

El equipo de España en primer plano

El equipo español de inspectores, formado por cinco integrantes, es uno de los más grandes de la ITF, y presta apoyo y asistencia a los marinos a lo largo de los casi 8.000 km de la costa de España. Radicados en puertos grandes, los inspectores son responsables también de otros puertos.

La posición estratégica de España —en la encrucijada entre el Mediterráneo, el Atlántico, la costa africana y las rutas hacia el Mar del Norte— supone que el equipo ayuda a marinos de varias nacionalidades y se ocupa de casos de abandono extremos.

Los inspectores son contratados por los tres sindicatos españoles afiliados a la ITF (FeSMC-UGT, CCOO y ELA). Trabajan de manera sólida como equipo y han consolidado una red importante de contactos marítimos, que les permite cooperar bien con la supervisión por el Estado rector del puerto para resolver casos difíciles.



Luz Baz, **Coordinadora del equipo (radicada en Vigo, cubre el noroeste de España)**. Obtuvo el título de abogada y se formó como oficial de puente antes de ser nombrada inspectora de la ITF en 2006. Considera que su trabajo es “uno de los mejores del mundo” puesto que combina sus conocimientos, experiencia y pasión por defender los derechos de los marinos y los pescadores.



Marc Martí (**radicado en Barcelona, cubre Cataluña y las Islas Baleares**). Se convirtió en agente portuario a la edad de 20 años y fue representante sindical de CCOO durante ocho años. Esa exposición a la explotación y la vulnerabilidad de los marinos lo llevó a unirse al cuerpo de inspectores en 2019.



Mohamed Arrachedi (**radicado en Bilbao, cubre el norte de España**). Se incorporó a la ITF en 2001 como inspector. Sus conocimientos lingüísticos y experiencia con diferentes culturas han beneficiado a los marinos y al equipo. Desde enero de 2018, Mohamed ha estado desarrollando la red de ITF Mundo Árabe e Irán y coordinando los contactos en esa región.



Juan García (**radicado en Valencia, cubre los 776 km de la costa este del Mediterráneo**). Sus experiencias como tripulante y capitán durante 16 años le enseñaron sobre las dificultades de la vida en el mar. Se unió a la ITF en 2010 y desde entonces se ha ocupado de casi 900 inspecciones y casos.



Gonzalo Galán (**radicado en Las Palmas, cubre el complejo de las Islas Canarias**). Inspector desde 2014, también es uno de los inspectores de la ITF dedicado a las pesquerías y lleva desde 2019 coordinando los casos relacionados con buques pesqueros a escala mundial.

La ITF amplía las redes de los cuerpos de inspectores

En los países y puertos donde no hay inspectores de la ITF —por motivos geográficos, políticos o de capacidad—, los marinos son particularmente vulnerables.

Pocos inspectores lograron trabajar en el Mundo Árabe, donde se registran algunos de los casos más extremos de explotación. Por tanto, en enero de 2017, la ITF estableció una estructura de contactos sindicales en la región para fomentar la capacidad de la ITF para apoyar a los marinos en problemas atendiendo y coordinando los llamados de ayuda de los marinos.

El éxito de la red alentó a la ITF a adoptar un enfoque similar en otras partes del mundo. En abril de 2019, unos sindicatos lanzaron la red de América Latina y el Caribe, y más adelante ese mismo año se lanzó la red de Asia y el Pacífico. En África occidental, la red ha estado funcionando desde 2011, pero fue remodelada en 2018.

Las redes también trabajan para garantizar que los armadores cumplan sus obligaciones de proporcionar unas condiciones de vida y trabajo y unos salarios dignos a bordo.

Los contactos nominados por los sindicatos afiliados a la ITF participan en un curso de formación de dos días sobre los derechos de los marinos en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC, por su sigla en inglés), los acuerdos de la ITF y el sistema de banderas de conveniencia (BDC), y la función del cuerpo de inspectores de la ITF para proteger las condiciones de vida y trabajo de los marinos.

Red de América Latina y el Caribe

En toda América Latina, los marinos y portuarios han sido objeto de ataques contra su derecho a un empleo seguro y digno. La red formada por 23 inspectores defiende los derechos de los marinos internacionales explotados, protege a los marinos que trabajan en el comercio nacional y a los portuarios que hacen el trabajo pesado en tierra. Ayuda a los marinos a bordo en puertos donde no hay presencia del cuerpo de inspectores y tiene por objeto cubrir puertos específicos donde los problemas de los portuarios son prioritarios para la ITF y los sindicatos de la región. Al igual que la red del Mundo Árabe, también presta asistencia en la organización y la recopilación de inteligencia para las campañas marítimas de la ITF.



Póngase en contacto con el coordinador de la red de América Latina y el Caribe:

Juan Villalon-Jones (Chile)

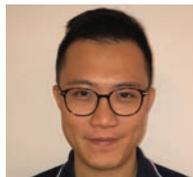
Tel.: +56 9 9250 9565

E-mail: villalon_juan@itf.org.uk

(Antigua y Barbuda, Barbados, Chile, Colombia, Costa Rica, Dominica, El Salvador, Guatemala, Guyana, Nicaragua, Perú, Santa Lucía, Trinidad y Tobago, Uruguay, EE. UU. - San Diego, Venezuela)

Red de Asia-Pacífico

Esta red de ocho contactos tiene por objeto proporcionar asistencia local a los marinos que trabajan en buques de altura. En febrero de 2019, la red empezó a ponerse en contacto con sindicatos de los países donde no hay inspectores de la ITF a fin de procurar obtener apoyo para consolidar la red de contactos. A la altura de octubre de 2019, ocho países habían acordado unirse y la ITF brindó capacitación satisfactoria a los contactos designados ese mismo mes.



Póngase en contacto con el coordinador de la red de Asia y el Pacífico:

Jason Lam (Hong Kong)

Tel.: +852 9735 3579

E-mail: lam_jason@itf.org.uk

(Bangladesh, Camboya, Malasia, Myanmar, Pakistán, Papúa Nueva Guinea, Islas Salomón, Tailandia)

Red de África occidental

La red de 10 inspectores tiene por objeto mejorar las aptitudes y los conocimientos de los contactos, la calidad de los informes sobre las visitas a los buques y nuestras relaciones con las autoridades locales amparadas por el MLC. Además, ejerce presión sobre los Gobiernos de la región para que ratifiquen el MLC. La mayoría de las visitas a los buques tienen lugar en cinco de los seis países que cuentan con contactos, y la mayoría de las visitas se realizan en Costa de Marfil. En 2018 efectuamos más de 80 visitas a

buques, en la primera mitad de 2019 realizamos más de 45. Tenemos la intención de aumentar aún más el número de visitas ya que hemos encontrado problemas laborales graves en los buques BDC en nuestros puertos.



Póngase en contacto con el coordinador de la red de África occidental:

Luiz de Lima (Brasil)

Tel.: +55 96455 7094

E-mail: delima_luiz@itf.org.uk

(Benín, Costa de Marfil, Ghana, Guinea Bissau, Senegal, Togo)

Red del Mundo Árabe e Irán



Póngase en contacto con el coordinador de la red del Mundo Árabe e Irán:

Mohamed Arrachedi (España)

Tel.: +34 629 419 007

E-mail: arrachedi_mohamed@itf.org.uk

(Argelia, Bahrein, Irán, Iraq, Jordania, Kuwait, Líbano, Libia, Marruecos, Omán, Sudán, Túnez, Emiratos Árabes Unidos, y Yemen)

Lea las últimas noticias sobre la red del Mundo Árabe e Irán en las páginas 28-29.

Los marinos siempre están listos para los cambios

© Fraunhofer IGD / Flensburg Schiffbau-Gesellschaft

Los marinos han demostrado desde hace tiempo ser buenos para adaptarse a los cambios. Por ello, señala Jihyeon Gina Kim, auxiliar de enlace de la ITF ante la Organización Marítima Internacional, siempre habrá un rol para los marinos experimentados en una industria marítima centrada en la tecnología avanzada y la digitalización

Durante más de 200 años, la industria marítima ha experimentado muchos cambios, incluida la introducción de la automatización. El cambio de la vela al vapor, del vapor al diésel, del carbón a los hidrocarburos, de los hidrocarburos a los nuevos combustibles mezclados; y la introducción del radar, y el sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE) y los certificados electrónicos.

Y a lo largo de estos cambios, los marinos han estado presentes en todo momento.

La automatización ha requerido que la tripulación realizara nuevas tareas técnicas y operativas con la ayuda de maquinaria, y que adoptara decisiones adecuadas en todo momento. Ha exigido que los marinos se adapten a diferentes circunstancias con competencias y cualificaciones adecuadas y oportunas.

A lo largo de todo este período, los marinos han corrido el riesgo de tener accidentes, en algunos casos incluso de perder la vida. Y muy a menudo, los marinos han sido culpados por sucesos ajenos a su voluntad y criminalizados. Pero los marinos han soportado todo esto y le han demostrado al mundo de lo que son capaces.

¿Y qué pasa ahora? Se habla del Transporte Marítimo 4.0 o de la Industria Marítima 4.0, en relación con la digitalización y las tecnologías avanzadas. Quizá estemos más familiarizados con los términos “buques sin dotación o autónomos”. Ya sea que se trate de la ausencia de seres humanos o la presencia de pocos seres humanos, la automatización y la digitalización comenzaron hace más de medio siglo.

Las aspiraciones ahora son reducir la contaminación a través del uso de combustible limpio, proteger las vidas en el mar, reducir las cargas administrativas, asegurarse de que los buques y las cargas estén más seguros con sistemas altamente cifrados de intercambio de datos, y reducir al mínimo el tiempo de permanencia en puerto de los buques y el tiempo de manipulación de la carga en los puertos para satisfacción de los clientes.

La industria prevé que el comercio marítimo aumente debido a sus méritos económicos y ambientales y que, con la creciente conectividad entre los distintos sectores de transporte en la cadena de suministro, la industria deba desempeñar nuevas funciones. Se precisará más personal a bordo o en tierra, con nuevas cualificaciones y competencias para garantizar

que sean más capaces de adaptarse a situaciones operacionales altamente avanzadas y dinámicas.

No obstante, a pesar de todo esto, siempre serán necesarios los verdaderos conocimientos náuticos, las aptitudes, las competencias, la experiencia y los conocimientos prácticos de los marinos. La esencia del desarrollo tecnológico no es eliminar el elemento humano de la industria marítima, sino reforzar la seguridad. La experiencia marítima siempre se considerará una cualificación atractiva y excepcional que abrirá puertas en la industria marítima y permitirá a los marinos hacer carrera a lo largo de toda la vida.

Creo que necesitamos respuestas a las siguientes preguntas sobre los buques autónomos. ¿Los controladores a distancia serán marinos debidamente formados? ¿Los armadores considerarían rentable excluir a la tripulación de mantenimiento de a bordo y realizar el trabajo en tierra? ¿Podemos confiar en el nivel actual de ciberseguridad?

Pero en general, creo que la tecnología debe ser y será utilizada de la manera correcta porque los marinos siempre estarán presentes. ■

Invertir en el bienestar de los marinos

El Boletín de los marinos analiza cómo la ITF y sus sindicatos están intentando crear una mayor apertura y sensibilización sobre temas delicados como la salud mental y sexual, a fin de que la industria marítima se tome más en serio el bienestar de los marinos

La ITF exhorta a que la formación de los marinos incluya el bienestar

A fin de garantizar que los marinos jóvenes puedan cuidar mejor de su salud mental y sexual, la ITF ha preparado un nuevo módulo sobre bienestar para las instituciones de educación marítima. El Dr. Syed Asif Altaf, coordinador del programa mundial de la ITF sobre el bienestar y el VIH/SIDA, explica



Las investigaciones muestran que hay un alto nivel de estrés y depresión entre los marinos de todas las edades, nacionalidades y rangos. (Para obtener más información, consulte la página 34).

Hay menos estudios sobre la vulnerabilidad de los cadetes al estrés y la depresión, pero algunos de los datos secundarios son muy alarmantes. De las muertes de tripulantes notificadas al Club P e I del Reino Unido en 2015, alrededor del 40 por ciento eran cadetes. El aislamiento y el impacto de las redes sociales fueron citados como factores en algunos de los casos.

En respuesta, la ITF quiere que todos los marinos jóvenes que comienzan su carrera marítima puedan lidiar mejor con el estrés a bordo y en tierra. Los expertos en el cambio de comportamiento sostienen que hay una mayor posibilidad de que el impacto sea duradero si las cuestiones de salud mental se abordan en forma temprana.

Línea directa ofrece ayuda a marinos estresados

A fin de ayudar a los marinos a mantener su bienestar, el Sindicato de Marinos y Oficiales de las Filipinas (AMOSUP, por su sigla en inglés) ha lanzado una línea directa abierta las 24 horas para los miembros que tengan problemas de salud mental a bordo. Camille Simbulan, directora de proyectos especiales y coordinadora de las mujeres y los jóvenes del AMOSUP, nos habla al respecto

Los marinos saben que estar en el mar y separados de su familia durante mucho tiempo puede afectar sus emociones y salud mental. La investigación realizada por la ITF y otros ha demostrado que el estrés, la depresión y la ansiedad causan dificultades reales a los marinos y que la buena salud mental es fundamental para el desempeño laboral y el bienestar general.

Por ese motivo, el AMOSUP decidió crear su línea directa en 2019, para hacer posible que los marinos compartieran sus preocupaciones. Bajo la supervisión del destacado psicólogo Dr. Rommel Papa, un equipo de respuesta con formación en materia de salud mental responde a los llamados de los marinos y los clasifica de acuerdo a su gravedad: las llamadas que requieren una respuesta de emergencia o la evacuación del buque; las llamadas que requieren de apoyo en materia de salud mental o de un seguimiento; y las llamadas que requieren de entrevistas motivacionales, "potenciadoras de humor".

El servicio se ofrece en el Hospital para Marinos del AMOSUP en Manila, lo cual facilita que el equipo de respuesta derive a los marinos a expertos residentes en psicología o psiquiatría cuando es necesario.

El Dr. Papa hace hincapié en que los marinos de cualquier rango y posición llamen a la línea directa. El servicio ya se ha ocupado de algunos casos urgentes y de emergencia, causados por lo general por problemas personales.

Un paciente informó sobre un problema familiar que derivó en depresión e incluso en pensamientos suicidas. El marino fue finalmente evacuado debido a una psicosis y depresión breve aguda que llevó a daños autoinfligidos. Otro marino informó que tenía sensaciones de desasosiego, debilidad, pesadillas y dolores en el pecho. El representante del equipo de respuesta le recetó un medicamento y ordenó el desembarco del marino en el puerto más cercano a fin de que pudiera someterse a una nueva evaluación médica.

El Dr. Papa explica, "La información correcta es esencial para promover la comprensión entre los marinos de que los trastornos de la salud mental, al igual que los trastornos físicos, pueden tratarse. El apoyo médico está en todas partes."

La línea directa de salud mental es la función más nueva del servicio TELEHEALTH (TELESALUD) del AMOSUP, que comenzó en 2016 para permitir la realización de consultas en el hospital para problemas médicos de emergencia. También ayuda a los oficiales de los buques a diagnosticar y tratar a los tripulantes enfermos o lesionados a bordo o en instalaciones mar adentro cuando no es posible contar con atención en tierra.

El Hospital para Marinos también ofrece citas con psicólogos para asesoramiento en caso de trauma e indagación psicológica sobre el estrés para las mujeres de mar que han sido objeto de intimidación y acoso a bordo. ■

El Dr. Papa recomienda **APOYAR** a los marinos que tienen problemas que afectan a su estado mental:

Procurar ayuda si es necesario
Entender la situación desde múltiples puntos de vista
La productividad es clave
Las plegarias, la reflexión, la contemplación o cualquier otra forma de meditación para despejar la mente
Ofrecer ayuda a quien la necesite
Respetar el sentido de uno mismo y valorar el tiempo a solas con uno mismo
Hablar con un profesional de la salud mental

Puede ponerse en contacto con la **Línea Directa de Salud Mental** en cualquier momento del día o la noche en sus dos líneas telefónicas **(+632) 241-9465** y **(+632) 241-9463** y a través de internet.

“Cuando era estudiante en la escuela marítima no había educación en materia de sensibilización sobre las cuestiones relacionadas con el bienestar. Ahora nos complace mucho trabajar con la ITF para incorporar el módulo sobre bienestar en el plan de estudios para ayudar a los marinos a entender el lado humano de la profesión marítima. Les proporcionará los conocimientos y las habilidades para ser sanos y felices.”

Aung Kyaw Linn, secretario general,
 Federación Independiente de Marinos de
 Myanmar (IFOMS)

Trabajamos en varios países proveedores de marinos, incluidos India, las Filipinas, Ucrania, Myanmar, Sri Lanka, Chile y México, para incorporar en el plan de estudios de todos los institutos marítimos un módulo sobre el bienestar en el mar.

En colaboración con otros en la industria hemos preparado módulos de formación especialmente adaptados a las leyes y las sensibilidades culturales nacionales de cada país. La ITF efectúa la formación de formadores (TOT, por su sigla en inglés) a fin de que podamos estar seguros de que los estudiantes en las instituciones de formación marítima desarrollen los conocimientos, las cualificaciones y las actitudes para controlar su estrés cuando se incorporen a buques como estudiantes o cadetes y a lo largo de su carrera marítima.

El módulo también garantiza que los marinos jóvenes reciban una buena educación y una comprensión cabal de la vulnerabilidad al VIH/ SIDA y a otras infecciones de transmisión sexual.

Los marinos son trabajadores muy móviles, casi exclusivamente hombres en edad de actividad sexual, que están lejos de sus cónyuges o compañeras durante períodos prolongados. Los marinos jóvenes, incluidos los cadetes, pueden estar expuestos a comportamientos o prácticas sexuales de riesgo debido a la presión de sus pares o a la influencia de compañeros de categoría superior.

Tradicionalmente, la formación marítima se ha centrado fundamentalmente en las cuestiones prácticas de la profesión marítima, sobre cómo hacer que los buques vayan del punto A al punto B de la manera más rápida y segura. Es preciso que nos cercioremos de que el lado humano de lo que significa ser marino también sea una prioridad. ■

Un apoyo más firme para los marinos en el Mundo Árabe e Irán

Mohamed Arrachedi —encargado de la red de contactos del Mundo Árabe e Irán de la ITF— brinda una actualización de las novedades de la región y destaca dos victorias frente la impunidad de los armadores y la falta de cooperación por parte de los Estados de abanderamiento

Promoviendo el apoyo en los casos de abandono

Se ha registrado un fuerte aumento de casos gestionados por la red.

En 2017, la red se ocupó de 79 casos y recuperó más de 600.000 USD en salarios atrasados. En 2018 hubo más de 100 casos, con casi 2.000.000 USD en reclamos por salarios atrasados. A finales de octubre de 2019, el número de casos tramitados ascendía a 85 y los salarios atrasados recuperados fueron de 3.768.616 USD.

Gran parte de los casos implican el abandono, fenómeno sumamente extendido en los puertos del Mundo Árabe.

En respuesta al aumento en el número de casos, la ITF organizó seminarios en Marruecos y el Líbano en 2019 para cerciorarse de que todos sus contactos en la región entendieran plenamente el Convenio sobre el trabajo marítimo y aprendieran las competencias necesarias para proporcionar asistencia de calidad a los marinos, en particular cuando se trata de casos de abandono complejos. En los seminarios también se explicaron los beneficios de la negociación colectiva para los sindicatos afiliados a la ITF que organizan a los marinos. ■

La inspección de un buque sirio, algo inédito para la ITF

Una delegación de representantes sindicales sirios y libaneses subió a bordo del Lady Caroline, de bandera siria, en el puerto de Latakia, la primera vez que la ITF había logrado realizar una visita a un buque en Siria.



En respuesta a una llamada de ayuda realizada en junio de 2019, Nasser Nazzal, presidente del Sindicato de Marineros Libaneses y nuevo contacto de la ITF en el Líbano, y Samir Haydar, presidente del Sindicato de Marineros de Siria, subieron a bordo del buque de pasaje de transbordo rodado para visitar a la tripulación varada. Proporcionaron asistencia financiera a los marinos para que compraran alimentos, agua, tarjetas telefónicas y provisiones básicas.

El buque fue arrestado por un tribunal y los 13 marinos, oriundos de Siria, India, Egipto y Turquía, lanzaron una acción judicial por sus salarios atrasados. Los seis tripulantes indios pidieron a la ITF que los ayudara a ser repatriados.

Nasser Nazzal ha dedicado muchísimo tiempo y esfuerzo para ayudar. Viajó a Siria, visitó el buque y se ocupó de cada detalle de la administración y la logística de lograr la repatriación de los hombres por motivos humanitarios. La ayuda de los sindicatos y la financiación de la ITF hicieron posible que los hombres regresaran a casa desde el aeropuerto de Damasco el 2 de octubre. ■

Autoridades ignoran caso de esclavitud moderna

En uno de los casos más notorios de los que se ha encargado la ITF en la región, tres tripulantes pakistaníes fueron abandonados durante casi dos años a bordo del Borhan 3, de bandera iraní, en un caso claro de esclavitud moderna.



Los hombres fueron contratados en Pakistán y se incorporaron al buque en 2017. No recibieron ningún salario y fueron abandonados a bordo durante 22 meses en el puerto de Bushehr (Irán). Vivieron en condiciones lamentables a bordo, sin ningún apoyo por parte de la compañía ni el Estado de abanderamiento ni las autoridades portuarias. A la altura en que la ITF recibió la llamada de ayuda de la tripulación, sus contratos habían vencido hacía mucho tiempo. Los marinos estaban sumamente afligidos y sus familias estaban pasando apuros financieros. No tenían idea sobre cómo podrían obtener su remuneración ni regresar a casa.

Según parece, el propietario del buque, Borhan Darya Kish, estaba siguiendo una estrategia deliberada para llevar a los hombres a la desesperación a fin de que abandonaran los reclamos financieros y pidieran únicamente la repatriación. Eso era lo que había hecho la tripulación anterior del buque.

La ITF y nuestros contactos en Irán siguieron intentando ponerse en contacto con el propietario del buque y el Estado de abanderamiento y el Estado rector del puerto. No obtuvieron ninguna respuesta. Nos sentimos consternados por la manera en que la compañía actuó con impunidad y la falta de responsabilidad y cooperación del Estado de abanderamiento iraní, las autoridades marítimas y la Embajada de Pakistán en Irán.

A pesar de ello, la ITF y Alireza Moradi, nuestro contacto del Sindicato Iraní de Marineros Mercantes, siguieron luchando y lograron obtener tanto la repatriación de los marinos el 27 y 29 de septiembre de 2019 como 16.112 USD en salarios atrasados. ■

La cooperación para apoyar a los marinos en los puertos sauditas

La ITF y el Reino de Arabia Saudita se han comprometido a trabajar más estrechamente para apoyar a los marinos que pasan por los puertos de Arabia Saudita.

El avance significativo tuvo lugar en una reunión celebrada en Londres, el 21 de octubre de 2019, entre el Representante Permanente del Reino de Arabia Saudita, Essam Alammari, ante la OMI (Organización Marítima Internacional), Steve Trowsdale (coordinador del cuerpo de inspectores de

la ITF) y yo.

En la reunión se debatió sobre una serie de cuestiones, incluidas las solicitudes existentes de apoyar a los marinos en los puertos sauditas, una mayor colaboración entre la ITF y las autoridades marítimas sauditas y la ratificación del Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC) 2006. Esta relación laboral más estrecha generó rápidamente un resultado positivo con la repatriación exitosa de cinco marinos con sus correspondientes salarios, del buque MKN 205 en el puerto de Damman.

(Lea sobre las nuevas redes regionales de contactos de la ITF en la página 22.) ■

La perspectiva de una cadete novata

¡A todo vapor, cadetes! Ese es el mensaje que Dorotea Samaržija quiere transmitir tras su primera experiencia a bordo como guardiamarina



Siendo mujer, nunca hubiera pensado que se me iba a dar la oportunidad de vivir mi sueño y navegar como cadete.

Pero mientras estaba estudiando ingeniería náutica tras graduarme de la Facultad de Estudios Marítimos en Rijeka (Croacia), en 2017, con una licenciatura y el título de ingeniera náutica, se me dio la oportunidad de convertirme en cadete. Fue una importante encrucijada en mi vida: continuar mis estudios o aprovechar la oportunidad de hacer realidad mi mayor deseo. Me decidí por la formación para cadetes a fin de poner en práctica todo lo que había aprendido en teoría.

Cuando me incorporé al buque en septiembre de 2018 me sentía entusiasmada y feliz, pero también me sentía abrumada por la tristeza de saber que durante algunos meses iba a estar lejísima de mi hogar y de mis seres queridos. Durante mis primeros días a bordo hice un gran esfuerzo por orientarme y rápidamente me sentí más cómoda en mi nuevo entorno.

Trabajé con oficiales de la India y fundamentalmente con tripulantes filipinos. Les estoy muy agradecida por haber señalado mis errores, por haberme dado su tiempo y esfuerzo generosamente para orientarme a hacer mi trabajo bien y en forma sistemática. Traté de aprender lo más posible sobre mi futuro trabajo del oficial con el que hacía guardias.

Tuve la oportunidad de pasar a través de un coferdán y realizar tareas en cubierta. Además del trabajo de navegación y en el puente, pasé un tiempo en la sala de máquinas, aprendí sobre las tareas relacionadas con el lastre y la carga y me encargué de llevar el diario de navegación. Navegamos entre puertos de la India, China, Corea del Sur, Singapur y el estrecho de Malaca, donde observé cómo era la navegación en medio de un tráfico marítimo sumamente congestionado.

En mi tiempo libre visitaba el gimnasio, miraba películas y me ponía en contacto con mi familia y amigos a través de las redes sociales. También solía utilizar el tiempo para revisar y consolidar lo que había aprendido a lo largo de la semana.

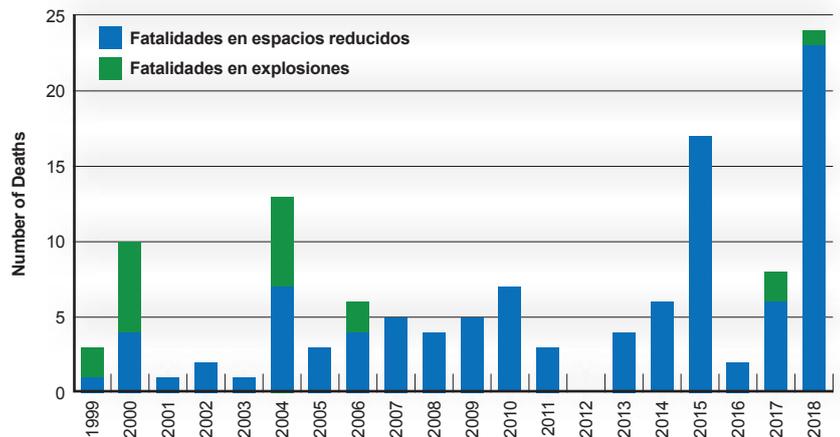
Mis cuatro meses y medio a bordo pasaron rápido. Cuando llegó el día de desembarcar me sentí triste por dejar mi primer buque y el entorno laboral que se había vuelto familiar para mí. Sin embargo, la nostalgia por el buque se desvaneció rápidamente en el mar de sentimientos por los seres queridos con los que estaría pronto.

Me complace haber tenido la oportunidad de adquirir tanta experiencia práctica, que mi primera travesía colmara mis expectativas y que ahora quiera continuar mi carrera como marina.

Mi mensaje a los futuros cadetes hombres y mujeres es que, independientemente del prejuicio de otros, todo es posible si su anhelo es lo suficientemente fuerte. Por tanto, "¡a todo vapor, cadetes!". ■

Aumento alarmante del número de muertes de marinos en espacios reducidos

Los trabajadores necesitan un mínimo de dos cosas en relación con el aire en su lugar de trabajo: que sea seguro respirarlo y que no explote y los mate. Pero, señala Peter Lahay, coordinador nacional de la ITF en Canadá, las muertes en espacios reducidos son un riesgo con el que la industria naviera está familiarizada desde hace mucho tiempo



Fatalidades en espacios reducidos 1999-2018. Fuente Vistrato Limited 2018.

En los últimos 20 años, 145 trabajadores marítimos han perdido la vida trabajando en espacios reducidos.

Y hubo un fuerte incremento entre enero de 2018 y abril de 2019 cuando se registró la muerte de 28 personas —16 portuarios y 12 marinos—, que fallecieron por asfixia o en explosiones ocurridas en espacios reducidos, o por caídas provocadas por un desmayo debido a la mala calidad del aire.

Este enorme aumento en el número de fatalidades muestra la insensibilidad de quienes dirigen la industria naviera hoy en día. Las compañías eligen ahorrar un dólar en lugar de formar y equipar a sus trabajadores para que trabajen en condiciones seguras en espacios reducidos o en lugar de invertir en una cultura de seguridad a bordo en la que los trabajadores puedan tomarse el tiempo que necesitan para ventilar las bodegas de carga, asegurarse de que la calidad del aire sea lo suficientemente buena o cuestionar un riesgo.

Los trabajadores marítimos podrían no estar plenamente al tanto de los peligros variados que

representan los productos forestales, el carbón, el mineral de hierro, los granos, los gases y otras cargas.

No alcanza con que un trabajador dependa de abrir las tapas de escotilla durante 30 minutos y esperar que la suerte lo acompañe, o que intente protegerse por su propia cuenta. No alcanza con que los trabajadores tomen todas las precauciones disponibles, pero aun así se encuentren sin la protección suficiente contra las bolsas de gas y la falta de oxígeno. Y definitivamente no alcanza con que se abandone a los trabajadores para que hagan frente por sí solos a una industria inhumana arriesgando su propia vida para salvar a sus compañeros caídos.

Los armadores tienen un deber de diligencia con su tripulación y con los portuarios contratados para realizar sus operaciones de carga. La Organización Marítima Internacional (OMI) proporciona una orientación y prescripciones de carácter internacional sobre el transporte de carga a granel a escala mundial; estas incluyen la determinación y clasificación

de las cargas en función del riesgo, las directrices sobre su manipulación segura y los procedimientos para la realización de ensayos.

La educación y los procedimientos no son optativos. La negligencia de los armadores que hacen caso omiso de los procedimientos normalizados y hacen que los trabajadores paguen con su vida debe ser castigada de manera proporcional a las vidas perdidas.

La ITF está trabajando con la industria en el seno de la OMI a fin de cerciorarse de que la reglamentación que rige los espacios reducidos sea lo suficientemente sólida como para proteger a todos los trabajadores marítimos. Continuamos luchando contra los operadores que obligan rutinariamente a los trabajadores a elegir entre arriesgar su vida o su puesto de trabajo. También apoyamos los llamamientos realizados por nuestros sindicatos afiliados de que se introduzcan leyes de homicidio laboral sin premeditación para los empleadores que pongan deliberadamente en riesgo la vida de los trabajadores. ■



Sindicato de pescadores tailandeses continúa consolidando su fuerza

El primer sindicato de pescadores de Tailandia aspira a introducir cambios en la industria. Jon Hartough, director de proyectos de la ITF en Tailandia, muestra los logros destacados del FRN en sus primeros dos años

Los pescadores que trabajan en Tailandia sufren algunos de los peores abusos en la industria a escala mundial.

Para defender sus derechos, en 2017 los pescadores crearon su propio sindicato: la Red para los Derechos de los Pescadores (FRN, por su sigla en inglés).

Desde entonces, el Gobierno tailandés ha reaccionado a la atención mundial: ha puesto a punto la forma en que se supervisa e inspecciona la industria, ha ratificado el convenio internacional sobre los pescadores (OIT C188), y ha reforzado la legislación nacional, incluido el aumento de las sanciones por infringir los derechos de los pescadores. Pero la mayoría de los pescadores en Tailandia siguen siendo vulnerables al abuso y la explotación.

Sin derechos exigibles en el lugar de trabajo y la fuerza que proviene de ser representado por un sindicato, las violaciones de los derechos laborales y los malos tratos que reciben los pescadores van a continuar. Por ese motivo, la ITF continúa apoyando a los pescadores migrantes que desempeñan tareas de organización en el FRN y le entusiasman los avances significativos que se han realizado

en Tailandia.

Más de 1.200 pescadores del FRN han firmado una petición sobre el C188, instando al Gobierno tailandés a que apruebe su ley sobre pesquerías y adopte las medidas necesarias para asegurarse de que las disposiciones del C188 se implementen plenamente y se hagan cumplir efectivamente a través de la legislación y la reglamentación. En noviembre de 2019, en presencia de la delegación de la UE en Tailandia, presentaron la petición a los altos funcionarios gubernamentales de la Armada de Tailandia, el Departamento de Trabajo, el Centro de control para la lucha contra la pesca ilícita (CCCIF, por su sigla en inglés) y el Departamento de Protección Laboral y Bienestar (DLPW, por su sigla en inglés).

En su otra labor, los organizadores y el personal del FRN llevaron a cabo actividades de difusión y educación en materia de primeros auxilios, que cubrían la RCP, el tratamiento médico, y la salud y seguridad general a bordo. Hasta la fecha, el FRN ha formado a más de 400 pescadores en la respuesta médica de emergencia y el uso eficaz de la medicina y ha distribuido cientos de botiquines de primeros auxilios a botes en Songkhla, Ranong, Pattani,

Trat, Kura Buri, Phang Nga y Rayong.

El FRN continúa trabajando estrechamente con la Organización Internacional del Trabajo (OIT) sobre su proyecto de derechos buque-costera en Tailandia, que tiene por objeto prevenir y reducir las formas de trabajo inaceptables en el sector pesquero y el sector de procesamiento de alimentos marinos de Tailandia. Esto implica que el FRN organiza a los pescadores en Trat, Songkhla y Ranong y representa a los pescadores en importantes reuniones de coordinación en todo el país.

Recientemente, el FRN ha estado ayudando al Centro de Solidaridad (AFL-CIO), con sede en los EE. UU., en la implementación de su proyecto "La promoción de los derechos internacionalmente reconocidos de los trabajadores migrantes en las provincias de la costa de Andamán".

El FRN también ha formado a pescadores en Ranong, Phang Nga y Kura Buri en materia de derechos laborales, negociación colectiva y educación sobre la salud.

En 2018, la ITF negoció un Código de Conducta para Buques con Thai Union, la mayor compañía de atún del mundo. El FRN



La ITF continúa ejerciendo presión por el escándalo de los pescadores en Irlanda

La ITF sigue teniendo la mira puesta en el Gobierno irlandés para asegurarse de la implantación eficaz de las medidas acordadas para proteger a los pescadores migrantes, informa Jonathan Warring, auxiliar jurídico superior

En mayo de 2018, la ITF no tuvo otra opción que iniciar un procedimiento judicial contra el Ministro de Justicia e Igualdad de Irlanda, tras el descubrimiento de más de 15 posibles víctimas del tráfico de personas que trabajaban en la industria pesquera irlandesa.

Esto viene precedido de más de una década de trabajo por parte del coordinador de la ITF para el Reino Unido e Irlanda, Ken Fleming, que había recopilado pruebas de la explotación y los abusos sistémicos de los que eran objeto los pescadores migrantes en el país.

Las investigaciones de la ITF concluyeron que el Programa de Trabajo Atípico para los pescadores no pertenecientes al EEE, programa que había sido introducido para mejorar las condiciones de los pescadores migrantes y ayudar a protegerlos, había tenido de hecho el efecto contrario. El programa estaba realmente atando a los pescadores a un empleador, que después podía explotar su posición de poder en relación con aquellos que trabajaban en sus buques, y diversos organismos estatales estaban incumpliendo con su obligación de supervisar el programa.

El ministro rechazó invitaciones para trabajar con la ITF a fin de resolver los problemas relacionados con el programa, incluso después del inicio del procedimiento judicial. La ITF llevó el asunto al Tribunal Superior, donde el Estado defendió a capa y espada el programa, lo cual generó retrasos considerables en la audiencia del caso.

En abril de 2019, la ITF y los organismos gubernamentales pertinentes entablaron deliberaciones de mediación, con el objetivo de acordar unas garantías significativas para los pescadores migrantes en Irlanda sin más demora. Al cabo de dos días, la ITF logró

obtener un acuerdo con el Gobierno irlandés para introducir un conjunto de medidas a fin de proteger a los pescadores migrantes de unas condiciones de esclavitud moderna y tráfico de personas.

Una importante concesión por parte del Gobierno fue la garantía de que los pescadores no europeos ya no estarían atados al empleador que los hubiera patrocinado, registrado a través del programa. El pescador tendría derecho a irse sin el permiso del empleador y con tiempo para buscar otro empleo, sin la amenaza de una deportación inmediata.

Otros compromisos incluían la provisión de contratos e información sobre derechos tanto en la lengua materna del pescador como en inglés; y una promesa de incorporar a la legislación irlandesa, a más tardar el 15 de noviembre de 2019, una directiva de la UE sobre el número máximo de horas de trabajo, el número mínimo de horas de descanso y los requisitos sobre la dotación a bordo de los buques pesqueros comerciales.

El Informe sobre el Tráfico de Personas, publicado por el Departamento de Estado de los EE. UU. en junio de 2019 mantiene su crítica al Estado irlandés y, por segundo año consecutivo, lo designa Estado de categoría 2, debido a su incumplimiento de las normas mínimas para la eliminación del tráfico.

A finales de octubre de 2019, la ITF había visto pocas pruebas de que el Estado irlandés estuviera implementando seriamente las medidas acordadas o de que hubiera habido algún cambio significativo para los pescadores. La ITF continúa supervisando de cerca la situación y promoviendo una participación adecuada de los organismos gubernamentales responsables. ■

continuará en 2020 formando a los proveedores de Thai Union en relación con el código, incluidas sus disposiciones en materia de negociación colectiva y libertad de asociación. Esta es una oportunidad apasionante desde el punto de vista de la sindicalización y la educación para los pescadores que proveen a Thai Union, y mejorará los esfuerzos para garantizar acuerdos de salud y seguridad a lo largo de toda la cadena de suministro.

A nivel regional, el FRN está asumiendo un papel preponderante en el Foro Marítimo de Pesquería de la OIT, está trabajando estrechamente con la ITF y sus afiliados el PSU (Sindicato de Marinos de las Filipinas), el KPI (Indonesia) y la Federación Independiente de Marinos de Myanmar (IFOMS) para fortalecer la coordinación regional y potenciar los esfuerzos nacionales para combatir el tráfico y el trabajo forzado en el sector pesquero.

El FRN también ha estado trabajando con la OIT, el Gobierno de Myanmar y la IFOMS para impartir formación previa a la partida a los pescadores birmanos que van a trabajar a Tailandia, educándolos sobre el sindicato y sus derechos laborales y las protecciones en virtud de la legislación tailandesa. ■

“Los pescadores migrantes en Tailandia se han hecho cargo de crear su propio sindicato democrático independiente y están defendiendo sus derechos. Ha sido una lucha, pero con la asistencia de la ITF, la Red de Derechos de los Pescadores (FRN, por su sigla en inglés) se ha convertido en un motor para el cambio en la industria pesquera tailandesa y en la región. Nos entusiasma ver los avances que se han realizado, y tenemos mucho más trabajo por hacer juntos para obtener justicia para los pescadores en toda la región.”

Johnny Hansen, presidente de la Sección de Pesca de la ITF

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

El porcentaje de depresión entre los marinos es mayor que el de otros trabajadores

Las nuevas investigaciones muestran que entre los marinos las tasas de depresión son mucho más elevadas que entre otras poblaciones de trabajadores, conclusión que es impactante y lamentablemente habitual, señala Katie Higginbottom, responsable del Fondo de los Marinos de la ITF

El Fondo encargó la investigación a la Universidad de Yale sobre la salud mental de los marinos, analizando las causas de la depresión, la ansiedad y los pensamientos suicidas, y buscando identificar las maneras de reducir los riesgos.

En el estudio se analizaron 1.572 respuestas de marinos de toda la industria marítima, y se determinó que:

- la cuarta parte sufría de depresión entre moderada y grave,
- el diecisiete por ciento padecía ansiedad,
- el veinte por ciento había considerado autolesionarse o cometer suicidio durante al menos varios días en las dos semanas previas a rellenar el cuestionario, y
- los marinos jóvenes y las mujeres de mar son quienes corren mayor riesgo.

Los marinos con depresión o ansiedad tenían al menos el doble de probabilidades de haber sufrido lesiones y/o haber padecido enfermedades durante los 12 meses anteriores, lo cual es significativo. La salud mental precaria también tiene un impacto drástico en las lesiones y las enfermedades, lo cual a su vez afecta a las vidas y las operaciones del buque.

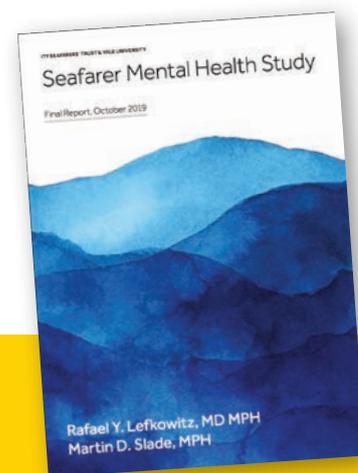
En el informe se revela que el riesgo es mayor cuando los marinos trabajan para compañías con mala gestión que no cuidan a sus tripulaciones,

donde se las somete a violencia en el trabajo y donde tienen una escasa satisfacción laboral.

En su inmensa mayoría, los marinos con niveles elevados de depresión y ansiedad también sentían que contaban con una formación inadecuada para las tareas que debían realizar y no podían influir en las decisiones. Estos problemas son comunes para muchos trabajadores y lugares de trabajo y deben ser abordados.

Pero varios factores incrementan los riesgos concretos para los marinos. Los marinos son en buena medida invisibles para el resto del mundo. Experimentan el aislamiento a bordo y períodos de fatiga extrema y tienen la responsabilidad de velar por un bien valioso y de gran tamaño, que puede ocasionar un desastre ambiental que tenga como consecuencia multas cuantiosas y una responsabilidad penal. La falta de contratos permanentes, combinada con una reserva de mano de obra disponible y un suministro excesivo de buques, llevan a una competencia a costa de los seres humanos que trabajan en el mar. Y las leyes marítimas y la responsabilidad del empleador continúan siendo poco claras, a pesar del Convenio sobre el trabajo marítimo.

La salud mental parece una cuestión muy personal, pero en realidad, los problemas son universales: la falta de control, la falta de cuidado y apoyo, y la falta de poder para mejorar las cosas. ■



EL INFORME DE YALE RECOMIENDA:

- La industria marítima debe incorporar estrategias para apoyar la salud mental cuando los recursos son limitados, centrándose en particular en los marinos que corren mayor riesgo, los entornos de mayor riesgo y los períodos de mayor riesgo (tales como los últimos días en el hogar, los primeros días de una travesía, y durante las ampliaciones de los contratos)
- Los institutos de formación marítima deberían abordar los problemas de salud mental de los marinos
- Las compañías deberían aumentar el apoyo a los cadetes y los nuevos reclutas, y cerciorarse de contar con programas de formación adecuados para los marinos
- La industria marítima debería esforzarse por desestigmatizar las cuestiones relacionadas con la salud mental y promover un entorno inclusivo y favorable en el lugar de trabajo

Subvención del Fondo para mejorar el servicio de telemedicina para los marinos

Luca Tommasi, gerente de subvenciones del Fondo de los Marinos, explica por qué el Fondo está invirtiendo en el desarrollo de programas informáticos de telemedicina

La Organización Internacional del Trabajo y la Organización Marítima Internacional señalan que los marinos deberían tener acceso al mismo nivel de atención médica a bordo que las personas en tierra. Pero esto resulta difícil en la práctica.

La falta de personal médico a bordo, los conocimientos limitados del personal de a bordo y los suministros médicos inadecuados se combinan para perjudicar a los marinos. La tripulación a menudo intenta resolver pequeños problemas de salud por sí misma, buscando el asesoramiento de un Servicio de Asistencia Marítima de Telemedicina (TMAS, por su sigla en inglés) en tierra para los casos más graves.

Se pierde mucho tiempo en llamadas telefónicas y correos electrónicos entre el buque y el TMAS a fin de tener un panorama claro de la situación médica del paciente. Sin la información correcta es sumamente difícil hacer un diagnóstico y se puede poner en peligro la vida de los marinos.

Para ayudar a mejorar esto, el Fondo de los Marinos de la ITF ha otorgado una subvención

al CIRM (Centro Internazionale Radio Medico), el servicio más importante de TMAS utilizado por los marinos, que se ocupa de casi 6.000 casos médicos por año. El dinero financiará el desarrollo de un programa informático que guiará al responsable de la salud designado a bordo para que proporcione la información correcta a los médicos del TMAS.

La prospección de datos de los casos registrados en el CIRM durante los últimos 20 años proporcionará al programa informático una cantidad de información inestimable. El programa informático procesará esos datos según los síntomas registrados por el marino y creará un camino para guiarlo a brindar un relato completo. Esto se enviará posteriormente en un archivo único, con fotos, a los médicos del TMAS.

El resultado final será un archivo médico más fiable que explique la situación en mayor detalle, una comunicación más rápida entre el buque y la costa, y un diagnóstico más preciso. Esto con el tiempo mejorará la calidad del servicio médico a distancia proporcionado a los buques. ■



APLICACIÓN SHORE LEAVE (PERMISO EN TIERRA)

La aplicación Shore Leave del Fondo tiene por objeto ayudar a los tripulantes a aprovechar al máximo su tiempo libre limitado en puerto. Proporciona datos de contacto de los centros para marinos, fuera de línea, y del servicio de Ayuda para Marinos de la ISWAN, disponible las 24 horas del día. La aplicación gratuita está disponible para Android y iPhone. Obtenga más información en www.seafarerstrust.org/apps.

El Fondo de los Marinos es la sección benéfica de la ITF. Encuentre más información en

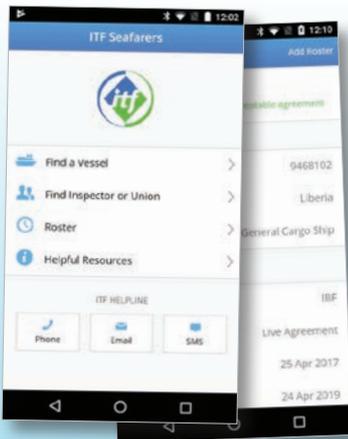
www.seafarerstrust.org



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, en <http://bit.ly/36SaOrz> o de **Google Play**, en <http://bit.ly/36HTYex>



ITF Seafarers

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



ITF Wellbeing

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

Encuentre la información y el asesoramiento más actualizados:

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



ITF Global

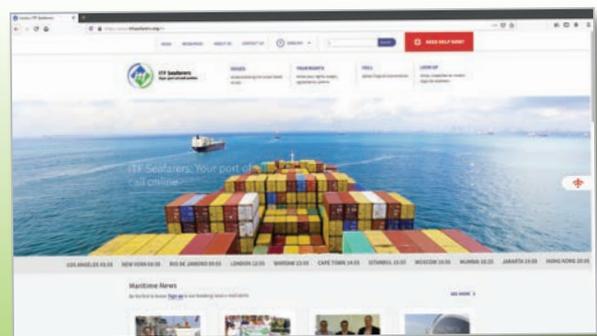
- Siga las últimas noticias sindicales y de la ITF
- Manténgase informado sobre nuestras campañas
- Infórmese más sobre la ITF y sus sindicatos

Sitios web de la ITF



www.itfseafarers.org

Conozca sus derechos y cómo los inspectores de la ITF proporcionan asistencia en el mar y en puerto en nuestro sitio web para marinos especializado y renovado.



www.itfglobal.org

Siga las más recientes novedades que afectan a los trabajadores y a sus sindicatos de la ITF en el nuevo sitio web ITF Global.

La ITF en las redes sociales

Manténgase informado sobre la vida en el mar en las redes sociales: Manténgase al tanto de las noticias sindicales y de la ITF usando @ITFSeafarersSupport en Twitter y en www.facebook.com/ITFseafarerssupport