# POLÍTICA DE MARRAKECH

## POLÍTICA DE LA ITF SOBRE CONDICIONES MÍNIMAS EN BUQUES MERCANTES

2.ª EDICIÓN, MAYO DE 2026

Las imágenes de las páginas 46 y 91 provienen de la galería digital de fotos www.lifeatsea.co.uk y se reproducen con la amable autorización del Fondo de Gente de Mar de la ITF.

# ÍNDICE

**PRÓLOGO** 6

**POLÍTICA DE LA ITF SOBRE CONDICIONES MÍNIMAS EN BUQUES MERCANTES** 9

**DECLARACIÓN DE MARRAKECH** 10

Introducción a la campaña contra las banderas de conveniencia 10

Reivindicación de una relación auténtica 13

Reivindicación de transparencia en relación con la propiedad beneficiaria 13

Cooperación y colaboración entre la gente de mar y el personal portuario 14

Uso del capital de los trabajadores para conseguir un sector sostenible 15

Futuro del trabajo 17

Cabildeo para lograr los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas 21

**POLÍTICA DE MARRAKECH** 23

Declaración de principios 24

Declaración de objetivos 26

Definición de bandera de conveniencia (BDC) 28

Registros no declarados BDC 30

Normas aceptables para la ITF en el caso de buques BDC 31

Normas aceptables para la ITF en el caso de buques de segundo registro 32

Normas aceptables para la ITF en el caso de buques de pabellón nacional 33

Fletamento a casco desnudo 34
Buques con registro doble o paralelo 35
Cabotaje 36
Normas regionales 37
Derechos y responsabilidades para buques BDC 38
Derechos y responsabilidades de negociación para buques BDC 39
Dotación 42
Procedimientos de consulta de la ITF para la firma de convenios que cubren a buques BDC 43
**ANEXOS** 47
Política de Atenas 48
Política sobre Cruceros 52
Política sobre Conceptos Sociales y Revisión 54
Política sobre Dotación 59
Política sobre el Cabotaje Nacional 72
Política sobre las Banderas Nacionales 76
Política *Offshore* 78
Política sobre los Equipos de Reparación 80
Política de la Carta de la Gente de Mar 88

# PRÓLOGO

En el 44.º Congreso de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), celebrado en octubre de 2018 en Singapur, acordamos realizar una revisión exhaustiva de la Política de la Ciudad de México, incluidas las políticas anexas.

La ITF siempre ha velado por que su campaña contra las banderas de conveniencia (BDC), que conmemoró su 75.º aniversario en 2023, sea relevante para los desafíos que van surgiendo: nuestra última revisión de la política, realizada en 2010, culminó con la Política de la Ciudad de México, y la que se llevó a cabo con anterioridad, que concluyó en 1998 (el año del 50.º aniversario de la campaña BDC), dio lugar a la Política de Oslo a Delhi. En 2006 lanzamos la campaña contra los puertos de conveniencia para que se desarrollara en paralelo a la campaña BDC como un marco multifacético de organización y campaña con el objeto de proteger los derechos del personal marítimo relativos a la libertad de asociación, la negociación y la seguridad. Además, ese mismo año se estableció el Convenio sobre el trabajo marítimo, un instrumento jurídico internacional fundamental para la protección de los derechos de la gente de mar. Habida cuenta de los numerosos cambios que han tenido lugar en el sector marítimo desde 2010, esta revisión tiene presentes los cambios tecnológicos y otros avances y sus posibles efectos sobre las políticas de la ITF.

La pandemia de COVID-19, que dio comienzo en 2020, trajo consigo cambios trascendentales en nuestras vidas y transformó drásticamente el mundo entero. No se libró ninguna economía o cadena de suministro. El impacto fue especialmente profundo para la gente de mar y el personal portuario, que trabajaron sin descanso para garantizar la entrega de bienes esenciales y suministros básicos al público. Su papel de “trabajadores esenciales” de la economía mundial se puso de relieve más que nunca. Lamentablemente, el aumento de casos de abandono de gente de mar dejó patente la importancia continua de nuestro trabajo para garantizar una relación auténtica entre el propietario de un buque y su bandera.

Al salir de la pandemia, muchos Gobiernos trataron de buscar formas de mejorar las economías y dotarlas de más resiliencia y sostenibilidad, tras haber comprendido la importancia crítica de las cadenas de suministro mundiales. Esto ha sido más notorio en las nuevas iniciativas destinadas a abordar el cambio climático y los daños medioambientales. Como el transporte marítimo ocupa un lugar central en esta labor, la ITF ya está empleando criterios medioambientales, sociales y de gobernanza (ESG) y haciendo un uso vanguardista del capital de los trabajadores y las trabajadoras a fin de fortalecer nuestra capacidad de influencia para beneficio de la gente de mar. La debida diligencia en materia de derechos humanos (DDDH) también aumentó su protagonismo tras la pandemia, y, nuevamente, la ITF ha estado al frente de las organizaciones que apoyan esta agenda con potencial transformador, con medidas como la firma de acuerdos piloto con empresas comprometidas con la protección de los derechos del personal marítimo.

A lo largo de cinco años, un grupo elegido de líderes marítimos revisó cada aspecto de la política, incluidos su aplicación, sus estrategias y sus procesos. Se reconoció que la política ya se había sometido a un debate exhaustivo y se había redactado con sumo cuidado antes de su aprobación en el 42.º Congreso de la ITF, celebrado en la Ciudad de México en 2010. Los sindicatos marítimos afiliados manifestaron su opinión, y cada tema se debatió ampliamente para garantizar una aplicación y una ejecución robustas de la política a fin de que pueda cumplir su objetivo.

Esta política renovada es esencial para nuestra labor de velar por la protección y la mejora de los derechos de los trabajadores y las trabajadoras: nos enorgullece que sirva de columna vertebral de la campaña que la ITF lleva tiempo realizando contra las BDC.

**Stephen Cotton**
Secretario General de la ITF

**Jacqueline Smith**
Coordinadora Marítima de la ITF

**David Heindel**
Presidente de la Sección de Gente de Mar de la ITF

**Paddy Crumlin**
Presidente de la ITF y Presidente de la Sección Portuaria de la ITF

# POLÍTICA DE LA ITF SOBRE CONDICIONES MÍNIMAS EN BUQUES MERCANTES

Este documento constituye una declaración de política de la ITF y debe leerse juntamente con otras políticas de la ITF según fuese decidido por los órganos pertinentes de la ITF periódicamente (políticas de la ITF).

Esta política sustituye la política aprobada en el 42.º Congreso de la ITF, que tuvo lugar en la Ciudad de México, conocida como la Política de la Ciudad de México.

Las notas explicativas referentes a la historia o el desarrollo de las políticas de la ITF no constituyen declaraciones vinculantes.

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

# DECLARACIÓN DE MARRAKECH

## INTRODUCCIÓN A LA CAMPAÑA CONTRA LAS BANDERAS DE CONVENIENCIA

01. La campaña de la ITF contra el sistema de banderas de conveniencia (BDC) se inició formalmente en 1948, como respuesta al acto de los armadores de cambiar su bandera nacional por la de un Estado de abanderamiento que resultara conveniente desde los puntos de vista normativo y comercial.

02. Los Estados de BDC ofrecen a los armadores una menor supervisión reglamentaria, anonimato (especialmente en lo que respecta al capital de la compañía propietaria del buque), elusión fiscal y una aplicación escasa o nula de las leyes laborales. También permiten a los armadores sustituir a la gente de mar nacional por marinos y marinas que provienen principalmente de países en desarrollo, con unas condiciones mucho peores, incluidos salarios mucho más bajos, y brindan la posibilidad de evitar a los sindicatos, con lo cual se socavan el diálogo social, la libertad de asociación y el derecho de sindicación y de negociación colectiva.

03. Muchos armadores y Gobiernos con registros que la ITF ha declarado banderas de conveniencia se niegan a utilizar el término “bandera de conveniencia” y prefieren referirse a ese tipo de pabellones como “registros abiertos”[1]. Sin embargo, es indiscutible que un armador elige la bandera que enarbola su buque en función de su conveniencia normativa y comercial, a fin de reducir costos y maximizar sus beneficios a expensas del conjunto de la sociedad, el medioambiente y, lo más importante, la gente de mar empleada o contratada en sus embarcaciones.

1 Según el diccionario Collins, registro de buques bajo pabellón nacional a disposición de todas las embarcaciones, sea cual sea su nacionalidad; registro nacional de buques abierto a las embarcaciones de cualquier nacionalidad.

04. El objetivo de la campaña de la ITF contra las BDC siempre ha sido doble: por un lado, presionar a los armadores para que vuelvan a enarbolar su bandera nacional y, por otro, mejorar los salarios y las condiciones laborales de la gente de mar que trabaja a bordo de buques BDC.

05. Aunque en el segundo objetivo se han logrado éxitos significativos, en el primero no se han conseguido los resultados deseados, ya que está aumentando el número de buques inscritos en registros BDC. Además, algunos países tradicionalmente marítimos han creado registros internacionales o segundos registros o han modificado sus reglamentos y políticas nacionales para brindar una mayor flexibilidad a los armadores a fin de mantener una flota nacional.

06. La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) especifica en su artículo 94 que todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y su control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolen su pabellón. No obstante, muchos Estados de abanderamiento no pueden o no desean aplicar plenamente esta disposición.

07. En particular, los registros BDC con un gran número de buques optan por delegar sus obligaciones estatutarias en sociedades de clasificación comercial[2], que únicamente valoran a los buques en función de sus normas técnicas. Algunos buques BDC tienen un buen funcionamiento técnico, y en ciertos casos su desempeño en este sentido es igual o mejor que el de los buques inscritos en algunos registros nacionales.

08. Sin embargo, no se puede decir lo mismo de su impacto medioambiental. La mitad de la flota mundial está registrada en tan solo tres Estados de BDC. Dichos Estados no tienen la capacidad o la voluntad de comprometerse a reducir las emisiones nocivas, ya que pueden temer la pérdida de ingresos en sus registros —a través de, por ejemplo, los pagos destinados a los programas mundiales de comercio de derechos de emisión— o una reducción del número de buques inscritos en sus registros. La ITF respalda una transición justa hacia una meta de cero emisiones de carbono en el transporte marítimo de aquí a 2050, puesto que resulta vital para lograr los objetivos mundiales en materia de emisiones. Insta a los países a adoptar metas sectoriales claras para alcanzar las cero emisiones, ya sea mediante un enfoque multilateral en la Organización Marítima Internacional o la inclusión del transporte marítimo en los límites máximos de emisiones con los que se comprometieron en París[3].

2 Las sociedades de clasificación comercial son organizaciones que desarrollan y aplican normas técnicas en materia de diseño, construcción e inspección de buques y llevan a cabo encuestas e inspecciones a bordo.

3 Del documento de posición de la ITF sobre transporte marítimo sostenible "The Green Horizon We See Beyond the Big Blue" (El horizonte verde que se ve más allá del gran azul).

09. Se han introducido muchos reglamentos internacionales en el sector marítimo, todos los cuales son de carácter técnico salvo uno (el Convenio sobre el trabajo marítimo de la OIT de 2006). No obstante, ninguno de ellos ha fortalecido la relación auténtica entre el propietario/operador del buque y su bandera ni ha aumentado la transparencia o la supervisión.

10. La campaña de la ITF contra las BDC ha conseguido persuadir a numerosos armadores y compañías de gestión naviera para que firmen convenios colectivos que regulen las condiciones de trabajo y los salarios de la gente de mar a bordo de sus buques BDC. Lo ha logrado por medio de una combinación de acciones colectivas de los sindicatos marítimos y el desarrollo de relaciones con los armadores y los gestores navales a través de la negociación colectiva, en particular con el Foro Internacional de Negociación (IBF)[4].

11. Sin embargo, se calcula que más de la mitad de todos los buques internacionales que comercian a nivel mundial y enarbolan una BDC aún no cuenta con ningún convenio colectivo de trabajo. Por lo tanto, la ITF está explorando nuevas maneras de aumentar su influencia, como poner de relieve los factores medioambientales, sociales y de gobernanza (ESG), colaborar con los fondos de pensiones en el ejercicio de su función de custodios del capital de los trabajadores y las trabajadoras, y promover los criterios laborales en las consideraciones ESG.

12. La ITF cree que el transporte marítimo no es sostenible si no respeta los derechos humanos, entre ellos los derechos laborales.

4 El IBF reúne a la ITF y el Grupo Mixto de Negociación (JNG), compuesto por el Consejo Internacional de Empleadores Marítimos (IMEC), la Asociación Internacional de Gestión de Marinos de Japón (IMMAJ), la Asociación de Armadores de Corea (KSA) y la compañía taiwanesa Evergreen. El IBF tiene objetivos y reglamentos y negocia a nivel internacional las condiciones de empleo de la gente de mar que trabaja en buques BDC.

# REIVINDICACIÓN DE UNA RELACIÓN AUTÉNTICA

13. La relación auténtica entre un Estado de abanderamiento, un buque y su propietario ha sido, desde el principio, el fundamento de la campaña de la ITF contra las banderas de conveniencia. En el artículo 91 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), de 1982, se señala que ha de existir una "relación auténtica" entre el Estado y el buque al que le haya concedido su nacionalidad. El Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques (1986) intentó aclarar el modo en que un Estado puede garantizar una relación auténtica, pero no ha sido ratificado de forma generalizada y no ha entrado en vigor.

14. La ITF continúa oponiéndose al sistema BDC y mantiene su postura de que debe existir una relación auténtica entre el Estado, un buque y su propietario.

15. Una interpretación y una aplicación más sólidas y universales de la relación auténtica por parte de los Estados de abanderamiento asegurarían de mejor manera la igualdad de condiciones. Ayudarían igualmente al sector marítimo en la empresa de lograr los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, mediante el desarrollo de cadenas de suministro mundiales seguras, la inversión en eficiencia energética y el fomento de prácticas anticorrupción y la diligencia debida en materia de derechos humanos en las cadenas de suministro mundiales.

# REIVINDICACIÓN DE TRANSPARENCIA EN RELACIÓN CON LA PROPIEDAD BENEFICIARIA

16. Las cadenas de suministro mundiales dependen del transporte marítimo, al que a menudo se denomina "la columna vertebral del comercio y la economía mundiales"[5]. Pese a ello, existe poca voluntad política en el plano internacional de aplicar medidas que permitan abordar las cuestiones de falta de gobernanza corporativa y transparencia financiera inherentes al sistema BDC.

5 Declaración del ex Secretario General de las Naciones Unidas Ban Ki-moon, https://press.un.org/en/2016/sgsm18129.doc.htm.

17. Una clave para abordar estas cuestiones es la capacidad de identificar al propietario beneficiario de un buque, esto es, la persona o entidad que la ITF considera que es el titular real o beneficiario efectivo de una embarcación. El propietario beneficiario posee un control efectivo sobre el funcionamiento del buque y se beneficia de cualquier ingreso que genere la embarcación. El propietario beneficiario puede ser diferente del propietario registrado del buque, que en un registro BDC es únicamente una "compañía buzón" establecida al efecto exclusivo de inscribir el buque.

18. Aunque algunos Gobiernos persiguen la transparencia acerca de la propiedad beneficiaria en otros sectores, no ocurre lo mismo en el transporte marítimo, donde existe una necesidad imperiosa de hacerlo habida cuenta del sistema BDC.

19. La transparencia sobre la propiedad beneficiaria capacita a los sindicatos, el personal, la ciudadanía, los líderes del sector privado, los medios de comunicación y las fuerzas y los cuerpos de seguridad para acceder a información acerca de las personas que se encuentran detrás de una sociedad, una estructura jurídica o un activo. Este conocimiento es crucial para abordar los abusos medioambientales y sociales, imponer sanciones pecuniarias y evitar la comisión de delitos.

# COOPERACIÓN Y COLABORACIÓN ENTRE LA GENTE DE MAR Y EL PERSONAL PORTUARIO

20. El apoyo a la campaña contra las BDC de los sindicatos portuarios afiliados a la ITF es fundamental. En la actualidad, la ITF trabaja para facilitar el respaldo igualmente importante de los sindicatos de gente de mar a la promoción de la campaña contra los puertos de conveniencia (PDC).

21. La campaña PDC tiene por objeto velar por la aplicación de unas normas aceptables para los sindicatos portuarios afiliados a la ITF en puertos y terminales de todo el mundo a fin de combatir la explotación, mejorar la salud y la seguridad y evitar la pérdida de empleo. Entre sus principales temas figuran la salud y la seguridad en el trabajo, la trinca, la automatización, los criterios ESG, el capital de los trabajadores y las trabajadoras, y el fortalecimiento de los sindicatos portuarios.

# USO DEL CAPITAL DE LOS TRABAJADORES PARA CONSEGUIR UN SECTOR SOSTENIBLE

22. El sector marítimo es de capital intensivo, por lo que requiere unas inversiones cuantiosas. Los obstáculos a la obtención de una financiación sostenible se ven exacerbados por el reto de lograr cero emisiones de carbono en el transporte marítimo de aquí a 2050. Esto exigirá una enorme inversión pública y privada, financiación de la banca tradicional y un gasto del Gobierno en investigación, educación e infraestructura.

23. Los trabajadores y las trabajadoras del transporte aportan ya a estas inversiones, tanto directamente en calidad de contribuyentes como indirectamente por medio de sus fondos de pensiones. El Comité sobre el Capital de los Trabajadores (CWC)[6] considera los ahorros para la jubilación capital de los trabajadores y las trabajadoras. Afirma: "En cuanto propietarios beneficiarios de estos salarios diferidos, los trabajadores y las trabajadoras son los propietarios indirectos de una parte sustancial de las acciones del mundo... En consecuencia, el capital de los trabajadores se invierte en mercados financieros de todo el planeta y en toda clase de activos, como los títulos públicos, los valores de renta fija y las inversiones alternativas".

24. Esto atribuye a la fuerza laboral y a sus sindicatos un papel importante a la hora de garantizar que las inversiones públicas y privadas estén vinculadas con criterios sólidos que favorezcan modelos de negocio verdaderamente sostenibles, y que contribuyan a la prosperidad de todos, en lugar de intensificar las desigualdades salariales existentes y socavar las condiciones de trabajo del personal del transporte.

25. Un mayor foco sobre el capital de los trabajadores y sobre los inversores —junto con la continua interacción política con los Gobiernos a través de diversos organismos de las Naciones Unidas— podría asegurar el apoyo internacional para mejorar los requisitos relativos a cuestiones sociales y la transparencia en el sistema BDC. Esto conllevaría la participación de los sindicatos y la inclusión de la gente de mar en la cobertura de un convenio colectivo de trabajo.

6 El CWC se creó en 1999 por iniciativa conjunta de la CSI, las federaciones sindicales mundiales y la Comisión Sindical Consultiva (TUAC) ante la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE).

## LOS DERECHOS DE LA GENTE DE MAR COMO CRITERIO SOCIAL FUNDAMENTAL

26. La idea de que los inversores deberían tener en cuenta los factores ESG en su toma de decisiones ya está ampliamente aceptada. Esta tendencia se ha acelerado en el contexto de la pandemia de COVID-19 y la actual emergencia climática[7]. El respeto de los derechos humanos de la gente de mar es una obligación tanto moral como legal de las empresas. Todas las compañías tienen la responsabilidad y, cada vez más, la obligación legal de aplicar la diligencia debida en materia de derechos humanos a lo largo de sus cadenas de suministro[8].

27. La ITF ha identificado un mercado confuso para las iniciativas ESG, con definiciones muy diferentes de administración o inversión responsable y unos mecanismos deficientes de supervisión y control del cumplimiento.

28. Esto brinda a los sindicatos marítimos la oportunidad de poner de relieve los derechos de la gente de mar como criterio social fundamental que los inversores deben tener en cuenta al tratar el desempeño de una empresa con quienes integran su junta de administración. Para lograrlo, la ITF está analizando el modo de crear relaciones estratégicas con los fondos de pensiones, ya que los fondos buscan cada vez más invertir en infraestructura de transporte.

29. En el marco de esta estrategia, la ITF desarrollará modelos de criterios laborales que constituyan políticas ESG adecuadas para las compañías de los sectores marítimo y portuario. Estos servirán de guía pormenorizada para los inversores y demostrarán el valor del trabajo colaborativo con los sindicatos a la hora de crear una transición justa hacia un sector sostenible.

30. Deben incorporar el respeto de los derechos laborales y abordar el bajo rendimiento en cuestiones que hayan identificado los sindicatos afiliados, como la automatización, la subcontratación, la salud y la seguridad, la igualdad y los combustibles alternativos.

31. La ITF debe relacionar estos criterios con procedimientos existentes que protejan eficazmente los derechos humanos a lo largo de las cadenas de suministro mundiales. Esto exige que los inversores institucionales reconozcan como parte de una buena gobernanza corporativa la función de los trabajadores y las trabajadoras del

7 En febrero de 2021, Bloomberg predijo que los activos ESG superarían los 53 billones de USD en 2025 y representarían más de un tercio de los activos totales gestionados en todo el mundo. La tendencia es más pronunciada en Europa, aunque otras regiones están siguiendo su ejemplo. https://www.bloomberg.com/professional/blog/esg-assets-may-hit-53-trillion-by-2025-a-third-of-global-aum/.

8 https://www.itfglobal.org/sites/default/files/node/resources/files/ITF-HRDD_Guidance.pdf.

transporte y sus sindicatos tanto en la definición de las cuestiones ESG como en el seguimiento del desempeño de una compañía en la práctica.

32. La ITF debe apoyar la incorporación de estas normas a un marco obligatorio para los inversores y las empresas por medio de la regulación que corresponda. Los avances en Europa en estos frentes son útiles y pueden servir para promover los mismos requisitos en otros lugares.

33. La ITF utilizará sus redes de inversores existentes, además de identificar nuevos objetivos y posibles aliados, para aumentar el impacto de las estrategias basadas en el capital de los trabajadores y las trabajadoras del transporte. Los sindicatos afiliados de algunos países ya tienen relaciones establecidas desde hace mucho tiempo con fondos de jubilación y de pensiones —por ejemplo, a través de los administradores designados por los sindicatos—.

34. Sin embargo, se debe trabajar más para asegurar la aplicación de las normas ESG a las compañías privadas, así como a las sociedades que cotizan en bolsas internacionales. Esto podría tener un impacto significativo, ya que seis de las diez principales empresas mundiales de mercancías que son fletadoras importantes de buques son de propiedad privada.

# FUTURO DEL TRABAJO

35. El sector del transporte marítimo se ve afectado por importantes tendencias mundiales, como las cadenas de suministro, las nuevas tecnologías, la crisis del cambio climático y las pandemias. La ITF debe actuar para proteger y consagrar los derechos de los trabajadores y las trabajadoras del transporte y su seguridad frente a estos retos.

## EMPLEADOR ECONÓMICO

36. La tecnología digital permite a las empresas de comercio ejercer un mayor control sobre cada aspecto de su cadena de suministro, incluida la relación de empleo. Como consecuencia de ello, la ITF está presenciando un traslado de poder del empleador tradicional al “empleador económico”, así como un debilitamiento de las protecciones del personal del transporte.

37. Por “empleador económico” se entiende una empresa que controla y gestiona el trabajo de un empleado o una empleada independientemente de quién sea el empleador formal o quién pague su salario.

## SALUD Y SEGURIDAD DEL PERSONAL

38. El Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC) de la OIT, de 2006, consagra el requisito de proteger la salud y el bienestar de la gente de mar y garantizarle un acceso rápido a la atención médica a bordo del buque y en tierra.

39. La ITF cree que la sostenibilidad marítima debería evaluarse más ampliamente y no limitarse al uso de energía. El afán por reducir la huella de carbono del transporte marítimo debería garantizar que la salud, la seguridad y la protección de los trabajadores y las trabajadoras ocupen un lugar central en las propuestas para disminuir las emisiones en el sector. El personal marítimo debe estar a salvo mientras trabaja con las nuevas tecnologías y los combustibles alternativos.

40. Para lograrlo se necesitan reglamentos nuevos y actualizados, nuevas cualificaciones, más capacitación y un desembolso financiero por parte de los armadores. La ITF insta a los países a adoptar un enfoque más responsable y organizado con respecto al desarrollo de las competencias de la gente de mar y a colaborar con los interlocutores sociales para garantizar que este colectivo disfrute de un acceso periódico y continuo a formación de calidad.

41. La ITF considera que debe asegurarse a los trabajadores y las trabajadoras del transporte una transición justa en el paso hacia un sector marítimo más sostenible. Esto requerirá protecciones sociales, diálogo social y capacitación para ayudar al personal y las empresas a utilizar las nuevas tecnologías con eficacia. Los trabajadores y las trabajadoras del transporte no pueden quedar relegados a un segundo plano.

42. La ITF cree que la tecnología puede resultar muy beneficiosa si se introduce en colaboración con el personal del transporte y sus sindicatos, a fin de garantizar el uso de un enfoque centrado en las personas en el desarrollo y la implementación de tecnologías. La fuerza laboral del ámbito marítimo debe estar representada a todos

los niveles en los debates acerca del transporte sostenible, desde el lugar de trabajo hasta los foros internacionales.

43. La ITF reconoce que la tecnología puede ayudar a los sindicatos a organizar a sus miembros y proporcionarles capacitación.

## PLANES DE RESPUESTA FRENTE A UNA CRISIS MUNDIAL

44. El personal marítimo tiene una importancia crucial para el buen funcionamiento de la economía mundial. Aun así, buena parte trabaja en malas condiciones y es vulnerable, tal como dejó patente la pandemia provocada por el coronavirus en 2019, en particular la crisis del cambio de tripulaciones. La ITF debe colaborar con sus sindicatos afiliados para desarrollar planes de respuesta eficaces frente a una crisis mundial que protejan a los trabajadores y las trabajadoras marítimos.

## MEJORA DE LA IGUALDAD Y LA DIVERSIDAD

45. A fin de promover la igualdad de género y la diversidad en el mar para las generaciones actuales y futuras, es preciso cuestionar las prácticas y los valores tradicionales en el sector marítimo, además de velar por que se tenga debidamente en cuenta el bienestar de la gente de mar. La ITF cree que hace falta abordar la igualdad y la diversidad en los reglamentos marítimos y garantizar que las compañías navieras cuenten con políticas en materia de igualdad y diversidad.

46. El comercio de cabotaje generalmente cuenta con más mujeres trabajando a bordo debido a la relación de empleo permanente, la mejor rotación y unos niveles salariales mayores que en los buques BDC. Las oportunidades de capacitación interdepartamental pueden proporcionar una vía no discriminatoria a las mujeres para acceder a un oficio en el mar. Debería promoverse este tipo de prácticas con el fin de fomentar el empleo de mujeres marinas.

47. Conforme la tecnología digital se extiende por el sector, deberían verse mejoras en la conectividad a bordo, el entorno de trabajo y la conciliación de la vida laboral y personal, lo cual, a su vez, dotaría a la industria de más atractivo, especialmente para la juventud trabajadora. También se prevé que en el futuro haya más empleos marítimos de tierra, lo que podría atraer a más mujeres al sector.

## INTIMIDACIÓN Y ACOSO

48. La intimidación y el acoso siguen siendo un problema generalizado en todos los países y todas las áreas de trabajo. La violencia y el acoso, sobre todo en el caso de las mujeres, pueden impedir que el personal acceda a ciertos puestos de trabajo y progrese en su carrera profesional. Afectan al bienestar físico y mental del personal, así como a la cultura del lugar de trabajo, la dignidad laboral y la productividad.

49. El Convenio 190 y la Recomendación 206 de la OIT reconocen el derecho de toda persona a un mundo del trabajo libre de violencia y acoso, incluidos la violencia y el acoso por razón de género. Poner fin a la violencia y el acoso por razón de género es un propósito central del convenio y la recomendación. El convenio permite contar con cimientos sólidos para garantizar que el empleo se base en el trabajo decente y seguro, de modo que ningún trabajador o trabajadora quede desprotegido. Entre las modificaciones realizadas en 2016 en el MLC figuran mayores protecciones para la gente de mar contra la intimidación y el acoso a bordo de los buques.

50. Para abordar la futura escasez de personal cualificado, es necesario adoptar una política activa que promueva la presencia de mujeres, jóvenes y grupos infrarrepresentados en el sector marítimo como parte de una transición justa. Los sindicatos pueden conseguir derechos y mejores condiciones para los trabajadores y las trabajadoras con campañas que aboguen por incorporar el contenido del C190 a la legislación vigente para mejorarla. Esto puede contribuir a eliminar las barreras al empleo y hacer frente a la exclusión sistémica de los empleos decentes. Al negociar convenios colectivos de trabajo, los sindicatos pueden velar por que en ellos se incluyan medidas que prevengan, aborden y remedien la violencia y el acoso.

## COOPERACIÓN EN TODO EL SECTOR

51. La compleja tarea de proteger el sector marítimo y a su fuerza de trabajo contra todas estas dificultades en una economía mundial exige un enfoque flexible, cooperativo y realista de todas las partes. Esto debe equilibrar con éxito los intereses de los empleadores, el personal y las comunidades del ámbito marítimo.

52. La ITF insta a los países a que fortalezcan su diligencia debida en materia de derechos humanos para garantizar unas condiciones

salariales y laborales decentes y la igualdad de remuneración por un mismo trabajo para la gente de mar. Los Gobiernos deberían fomentar que los buques BDC estén cubiertos por un convenio colectivo de trabajo aprobado por la ITF y que los buques de bandera nacional estén cubiertos por un convenio colectivo nacional. También deben adoptar estrategias nacionales que aseguren la disponibilidad de más puestos para cadetes y aprendices a bordo de buques que enarbolan su bandera para que el sector marítimo siga siendo sostenible.

# CABILDEO PARA LOGRAR LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE DE LAS NACIONES UNIDAS

53. La ITF se ha comprometido a intensificar su actividad de cabildeo con los Gobiernos para que actúen a fin de lograr los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas[9]. Apoyará a sus oficinas regionales y subregionales para reforzar su cabildeo sobre siete objetivos específicos que tienen prioridad especial para la campaña BDC:

- **ODS 3 Salud y bienestar**
- **ODS 4 Educación de calidad**
- **ODS 5 Igualdad de género**
- **ODS 8 Trabajo decente y crecimiento económico**
- **ODS 9 Industria, innovación e infraestructura**
- **ODS 13 Acción por el clima**
- **ODS 17 Alianzas para lograr los objetivos**

9 https://sdgs.un.org/es.

# POLÍTICA DE MARRAKECH

# DECLARACIÓN DE PRINCIPIOS

**01.** La ITF se opone al sistema de banderas de conveniencia (BDC) y defiende que debe existir una relación auténtica entre el pabellón que enarbola el buque y el lugar donde se ubica su propiedad beneficiaria y control. Por regla general, los registros BDC no respetan las normas sociales mínimas o los derechos sindicales de la gente de mar y han demostrado falta tanto de voluntad como de capacidad de acatar las normas internacionales, entre las que se incluyen las normas internacionales de seguridad, las normas laborales marítimas internacionales y los derechos humanos y sindicales. A consecuencia de ello, no existe un control social[10] sobre los buques de dichos registros, como el ejercido por sindicatos democráticos e independientes.

**02.** Las BDC permiten a los armadores minimizar sus costos de explotación a través de diversos métodos, como reducir la carga fiscal, fijar los precios de transferencia, evitar los sindicatos, contratar a marinos o titulares de pasaportes no domiciliados con salarios ínfimos, no pagar las contribuciones sociales ni la seguridad social de sus tripulaciones, utilizar a gente de mar para manejar la carga y eludir la aplicación estricta de las normas de seguridad y medioambiente. Como resultado de ello, los registros BDC obtienen una ventaja competitiva sobre los registros nacionales, que operan con elevados costos de explotación y se someten a las leyes y los reglamentos de administraciones marítimas adecuadamente establecidas en el Estado de abanderamiento. Los registros BDC permiten también a las compañías navieras establecer estructuras de propiedad complejas que se caracterizan por la falta de responsabilidad y transparencia administrativas y gerenciales.

10 La ITF considera que el control social incluye, entre otros, los siguientes elementos:
- cobertura de CCT;
- reconocimiento sindical;
- condiciones acordes a las normas de la ITF;
- cumplimiento de normas internacionales, incluidas las normas internacionales del trabajo, en particular el MLC y los convenios fundamentales de la OIT;
- control del cumplimiento.

**03.** La ITF considera que el sistema BDC equivale a competencia desleal. La gente de mar se selecciona a menudo sobre la base del costo y no de la calidad. El empleo es de carácter eventual, y, por lo tanto, se presta poca consideración a las necesidades de la gente de mar o a las necesidades de sostenibilidad a largo plazo del sector y de la sociedad en general. En general, los registros BDC no contribuyen a la formación de la gente de mar o al desarrollo profesional de quienes trabajan a bordo de los buques que enarbolan su pabellón.

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

# DECLARACIÓN DE OBJETIVOS

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

a. proteger y mejorar las condiciones de empleo de la gente de mar y garantizar que todos los marinos y marinas estén protegidos de la explotación, independientemente de su color, nacionalidad, sexo, raza, religión u orientación sexual, por ejemplo;

b. eliminar el sistema BDC y establecer un marco normativo en el sector marítimo basado en el concepto de una relación auténtica entre la bandera que enarbola un buque y el lugar donde reside su propiedad beneficiaria y control;

c. atacar la navegación subestándar y promover el cumplimiento de unas normas aceptables para la ITF en todos los buques, independientemente de su pabellón, utilizando para ello todos los medios de carácter político, industrial y jurídico de que dispone la ITF;

d. fortalecer a los sindicatos afiliados a fin de maximizar la solidaridad internacional en apoyo a la campaña;

e. garantizar el reconocimiento y la aplicación universales de las normas mínimas internacionales relevantes —en particular, el Convenio sobre el trabajo marítimo de la OIT, de 2006, en su versión enmendada, las normas del trabajo básicas y los derechos fundamentales de la OIT, los instrumentos de la OMI y los instrumentos sobre derechos humanos pertinentes— en todos los buques, independientemente de su pabellón.

**06.** Con objeto de llevar a cabo la campaña, la ITF opera en dos frentes:

a. en el plano político, ejerce presión sobre Gobiernos y organizaciones intergubernamentales a fin de elevar el nivel normativo dentro de la industria y reforzar la relación que existe entre la bandera que ondea el buque y la nacionalidad de los propietarios beneficiarios y de quienes controlan la embarcación;

b. en el plano laboral, busca obtener salarios mínimos y condiciones aceptables para la gente de mar a bordo de buques BDC y buques subestándar participando en negociaciones colectivas internacionales con los armadores, los empleadores y sus representantes y en otras formas de diálogo constructivo con actores de la industria, así como mediante acciones de solidaridad práctica entre las afiliadas de la ITF en todo el mundo.

**07.** La campaña contra las BDC se basa en la solidaridad entre la gente de mar, el personal portuario y sus respectivos sindicatos. El éxito de la campaña depende, entre otras cosas, de la implicación y la fuerza de los sindicatos portuarios en todo el mundo. Por consiguiente, el apoyo al personal portuario y sus sindicatos es un elemento fundamental de la campaña BDC, incluido el apoyo a la campaña de la ITF contra los puertos de conveniencia (PDC), también por parte de la propia gente de mar.

# DEFINICIÓN DE BANDERA DE CONVENIENCIA (BDC)

**08.** La ITF define las banderas de conveniencia de la siguiente forma:

Se considera que un buque navega bajo BDC cuando su propiedad beneficiaria no se halla en el país del pabellón que enarbola. En los casos en que no se identifique claramente al propietario beneficiario, se tendrá en cuenta el control efectivo, y cualquier buque para el que no exista una relación auténtica entre el Estado de abanderamiento y la(s) persona(s) física(s) o jurídica(s) que ejerce(n) el control efectivo sobre las operaciones del buque se considerará que navega bajo BDC.

**09.** A efectos de la política de la ITF, "propiedad beneficiaria" se refiere a la propiedad beneficiaria o el interés final de una persona física. Cuando no se identifique claramente la propiedad beneficiaria, la ITF tendrá en cuenta quién ejerce el control efectivo del buque. Se considera "control efectivo" el control ejercido por un individuo o grupo de individuos sobre un buque[11].

**10.** Cualquier registro puede ser declarado BDC si la mayoría de sus buques carece de propiedad beneficiaria o control efectivo en el Estado de abanderamiento y el registro no cumple los criterios establecidos en el párrafo 11.



11 Nota orientativa:
*El propietario beneficiario de la embarcación es la persona física o jurídica que en última instancia tiene el poder en cuanto a su adquisición, su venta o la delegación de su explotación, y que por lo tanto ejerce auténtico control sobre ella. El control efectivo reside en la persona física o jurídica responsable de tomar decisiones y rendir cuentas sobre la explotación del buque. Identificar quién tiene la propiedad beneficiaria de un buque o quién ejerce el control efectivo sobre un buque es esencialmente una cuestión de hecho.*

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

a. la capacidad y la voluntad del Estado de abanderamiento de hacer cumplir las normas mínimas sociales internacionales a bordo de sus buques, incluido el respeto de los derechos humanos y sindicales fundamentales, la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva con sindicatos de buena fe;

b. el historial social determinado por el grado de ratificación y cumplimiento de los convenios y las recomendaciones de la OIT;

c. el historial en materia de seguridad y medioambiente determinado por la ratificación y el cumplimiento de los instrumentos de la OMI, así como por las inspecciones efectuadas por el Estado rector del puerto, las deficiencias identificadas y las detenciones realizadas.

**12.** El/Los sindicato(s) del Estado de abanderamiento podrá(n), si no le(s) resultan aceptables las condiciones generales que se aplican en su pabellón nacional, solicitar que la ITF declare el registro como BDC. La ITF se reserva el derecho de declarar cualquier registro como BDC si las circunstancias así lo dictaran. Además, la ITF se reserva el derecho de declarar cualquier buque como buque BDC en función de cada caso individual, previa consulta con el/los sindicato(s) del Estado de abanderamiento.

# REGISTROS NO DECLARADOS BDC

**13.** La ITF reconoce el derecho de sus afiliadas a adoptar medidas contra cualquier embarcación, independientemente de su pabellón, con el fin de conseguir normas aceptables para la ITF. Para los buques que no sean BDC, tales medidas deberían normalmente adoptarse solo con el acuerdo del/de los sindicato(s) de gente de mar afiliado(s) a la ITF del Estado de abanderamiento.

# NORMAS ACEPTABLES PARA LA ITF EN EL CASO DE BUQUES BDC

**14.** Todos los buques designados BDC deberían estar cubiertos por un convenio colectivo aprobado por la ITF y firmado de conformidad con esta política.

# NORMAS ACEPTABLES PARA LA ITF EN EL CASO DE BUQUES DE SEGUNDO REGISTRO

**15.** Los segundos registros competen a los sindicatos afiliados del Estado del pabellón, por lo que ninguna afiliada de la ITF entrará en negociaciones relativas a la tripulación de buques de segundo registro sin el acuerdo de los sindicatos afiliados a la ITF del Estado de abanderamiento. Los convenios colectivos concluidos para buques de segundo registro, o para otros buques cuyos pabellones la ITF considere que presentan condiciones similares, no deben estar por debajo del umbral de referencia de los acuerdos TCC de la ITF ni de las normas de la ITF, tal y como se enmienden periódicamente. Al firmar cualquier convenio, el sindicato del Estado de abanderamiento, cuando fuese práctico, suscribirá convenios bilaterales apropiados con los sindicatos del país que proporciona la mano de obra.

# NORMAS ACEPTABLES PARA LA ITF EN EL CASO DE BUQUES DE PABELLÓN NACIONAL

**16.** Las normas que la ITF considera aceptables para los buques de pabellón nacional se establecen en su Política sobre las Banderas Nacionales (adjunta a la presente política).

# FLETAMENTO A CASCO DESNUDO

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

# BUQUES CON REGISTRO DOBLE O PARALELO

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

# CABOTAJE

**19.** El cabotaje estará reservado a los buques de pabellón nacional del país en cuestión.

**20.** La ITF respalda el mantenimiento y la ampliación de los acuerdos de cabotaje a escala nacional y reconoce la importancia de este tipo de acuerdos para garantizar el empleo sostenible a largo plazo de la gente de mar a bordo de buques que operan de forma periódica dentro de un país determinado. Con objeto de evitar el *dumping* social, cualquier buque que no forme parte de estos acuerdos, sea BDC o no, y que emprenda subsiguientemente actividades de cabotaje debe reconocer las normas que hayan sido acordadas para los buques que comercian dentro del país designado.

# NORMAS REGIONALES

**21.** La ITF reconoce el derecho de todas sus afiliadas de una región específica y definida a proponer al FPC normas de carácter regional para los buques que comercian exclusivamente dentro de esta área y están tripulados por gente de mar de dicha región.

# DERECHOS Y RESPONSABILIDADES PARA BUQUES BDC

**22.** La ITF acepta en principio que todas las afiliadas que representan a gente de mar tienen el derecho a celebrar convenios acordes con las políticas de la ITF, siempre que se sigan los procedimientos de la ITF que se exponen en el presente documento. Al ejercer este derecho, las afiliadas de la ITF reconocen también que tienen la responsabilidad de acatar las políticas de la ITF, incluida la Política de la Carta de la Gente de Mar.

**23.** La ITF debería continuar con su política de determinar el "valor" de un convenio sobre la base del costo total de la tripulación (TCC) y de acuerdo con las normas establecidas por el Comité de Prácticas Aceptables (FPC).

# DERECHOS Y RESPONSABILIDADES DE NEGOCIACIÓN PARA BUQUES BDC

**24.** Los derechos de negociación relativos a los buques BDC se asignarán según convenga mejor a los intereses de la tripulación. La ITF considera que corresponden normalmente al/a los sindicato(s) del país de la propiedad beneficiaria o, cuando no se identifique claramente la propiedad beneficiaria, del país del control efectivo. Dicho(s) sindicato(s), cuando fuese práctico, suscribirá(n) convenios bilaterales apropiados con el/los sindicato(s) del país que proporciona la mano de obra. Si los sindicatos no consideran práctico un acuerdo bilateral, será necesaria una explicación por escrito y un plan sobre cómo colaborarán para avanzar y superar los obstáculos que impiden un acuerdo bilateral[12].

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

a. toda la tripulación debe estar cubierta por los convenios en cuestión;

b. todas las personas que integran la tripulación deben ser miembros del/de los sindicato(s) afiliado(s) interesado(s), y el/los sindicato(s) debe(n) cumplir las obligaciones mínimas con dichos miembros según fuese estipulado por el FPC periódicamente, incluida la Política de la Carta de la Gente de Mar de la ITF;

c. todos los miembros de la tripulación, estén o no domiciliados en el país de propiedad beneficiaria o control efectivo, deben ser tratados de forma justa y equitativa;

d. el Secretariado de la ITF debe ser consultado antes de firmarse un convenio especial de la ITF y antes de que se paguen las cuotas al Fondo Social de la ITF;

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

e. todo importe o contribución que se cobre con respecto al/a los buque(s) debe incorporarse al convenio colectivo y formar parte de él, como también debería ocurrir con los datos sobre las cuotas de afiliación sindical fijadas por el/los sindicato(s) interesado(s);

f. ningún acuerdo será considerado válido hasta que se satisfaga el procedimiento de consulta de la ITF y el convenio haya sido respaldado por la ITF según se establece en esta política.

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

**26.** Un convenio colectivo aprobado por la ITF consta de tres elementos:

a. El convenio debe satisfacer los criterios de la ITF referentes al TCC de la ITF o a otras normas establecidas mediante negociación colectiva internacional de la ITF con los armadores, los empleadores y sus representantes u otras formas de diálogo constructivo con actores de la industria, y debe cumplir otros requisitos de política aprobados y enmendados por el FPC periódicamente;

b. Debe contar con el respaldo de la ITF y ser revisado periódicamente para garantizar que continúa cumpliendo los criterios de la ITF; y

c. Con las excepciones mencionadas en el párrafo 34, no debe firmarse ningún convenio especial de la ITF referente a un buque concreto hasta que el/los sindicato(s) del país de propiedad beneficiaria o control efectivo haya(n) sido consultado(s) y el Secretariado de la ITF haya adoptado una decisión sobre la atribución de los derechos de negociación.

# DOTACIÓN

**27.** La escala de dotación para los buques BDC cubiertos por convenios aprobados por la ITF se detalla en la Política sobre Dotación de la ITF, tal y como quede enmendada periódicamente y se adjunte a la presente política. Los buques BDC cubiertos por convenios aprobados por la ITF deberán adoptar la escala de dotación de la ITF y no la ofrecida en el certificado de tripulación del Estado de abanderamiento o en cualquier otro documento comparable. No obstante, la escala de dotación de la ITF puede variar si el/los sindicato(s) afiliado(s) del país de propiedad beneficiaria o control efectivo certifica(n) que la escala de dotación propuesta se basa en sus niveles nacionales y la considera(n) aceptable.

# PROCEDIMIENTOS DE CONSULTA DE LA ITF PARA LA FIRMA DE CONVENIOS QUE CUBREN A BUQUES BDC

**28.** El sindicato solicitante deberá enviar al Secretariado de la ITF una solicitud en el formato apropiado, según se determine periódicamente, antes de concluir un convenio para un buque BDC concreto.

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

**30.** Es indispensable que las afiliadas del país de propiedad beneficiaria o control efectivo coordinen sus respuestas a las peticiones de información del Secretariado de la ITF sobre quién tiene derecho a tripular y negociar los convenios colectivos de un buque BDC concreto. En el caso de no responder, la afiliada en cuestión podría perder sus derechos y responsabilidades de negociación con arreglo a las políticas de la ITF. Las afiliadas deberán responder a este tipo de petición de información del Secretariado de la ITF tan pronto como sea posible y dentro de un plazo de cuatro semanas.

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

**32.** En los casos en que los sindicatos del país de propiedad beneficiaria o control efectivo hayan cedido sus derechos de negociación al/a los sindicato(s) del país que proporciona la mano de obra, se consultará a este/estos sobre cualquier negociación que lleven a cabo los sindicatos del país de propiedad beneficiaria o control efectivo que afecte las condiciones de empleo de la gente de mar en cuestión.

**33.** En los casos en que las afiliadas de un país sostengan que la propiedad beneficiaria o el control efectivo de una embarcación se halla en dicho país, pero no puedan aportar pruebas satisfactorias que lo demuestren, no deberían objetar a que una afiliada del país que proporciona la mano de obra firme un acuerdo para ese buque aceptable para la ITF, por mediación del Secretariado de la ITF y con arreglo a la presente política.

**34.** Queda entendido que las afiliadas de la ITF del país de propiedad beneficiaria o control efectivo tal vez deseen mantener sus derechos en materia de tripulación y firma de convenios colectivos para una determinada embarcación tras el vencimiento de un convenio firmado por una o varias afiliadas de los países que proporcionan la mano de obra, en cuyo caso el procedimiento de consulta se llevará a cabo al vencer el convenio colectivo. Además, el procedimiento de consulta volverá a iniciarse cuando cambien las condiciones del convenio o cuando cambie la propiedad beneficiaria o el control efectivo del buque en cuestión. Las afiliadas de los países de propiedad beneficiaria o control efectivo, por su parte, se comprometen a consultar, según proceda, con las afiliadas de los países que proporcionan la mano de obra antes de que expire(n) el/los convenio(s).

**35.** El Secretariado de la ITF iniciará los procedimientos aprobados por el FPC y acordados por el Comité Ejecutivo en relación con cualquier incumplimiento de esta política por parte de las afiliadas de la ITF, incluida la suspensión de afiliación con arreglo a los Estatutos de la ITF.

**36.** En los casos en que un convenio aceptable para la ITF pueda obtenerse mediante una movilización sindical directa o amenazando con dicha acción en un puerto concreto, los derechos y las responsabilidades de negociación incluidos en esta política se transferirán al sindicato implicado en tal acción durante el periodo de validez del convenio especial de la ITF (es decir, 12 meses). Tras una movilización sindical, normalmente solo debería firmarse un convenio estándar de la ITF. Sin embargo, en el caso de que no pueda obtenerse, el/la inspector(a) o el/los sindicato(s) interesado(s), en consulta con el Secretariado de la ITF, podrá(n) firmar un convenio aceptable distinto del estándar de la ITF. En el aniversario del convenio especial, los derechos y las responsabilidades de negociación relativos al buque deben ser atribuidos al sindicato apropiado con arreglo a la presente política.

# ANEXOS

**Política de Atenas** **48**
**Política sobre Cruceros** **52**
**Política sobre Conceptos Sociales y Revisión** **54**
**Política sobre Dotación** **59**
**Política sobre el Cabotaje Nacional** **72**
**Política sobre las Banderas Nacionales** **76**
**Política *Offshore*** **78**
**Política sobre los Equipos de Reparación** **80**
**Política de la Carta de la Gente de Mar** **88**

# POLÍTICA DE ATENAS

## POLÍTICA COMÚN DE LA ITF SOBRE SERVICIOS DE TRANSBORDADORES EUROPEOS

Aprobada en la Conferencia de Transbordadores Europeos de la ITF, Atenas, 2 y 3 de octubre de 1995

Revisada por el Comité de Prácticas Aceptables de la ITF, Berlín, 18 y 19 de marzo de 2010

Revisada por el Comité de Prácticas Aceptables de la ITF, Santiago de Chile, 7 y 8 de diciembre de 2023

## ALCANCE

01. A efectos de su definición en el ámbito de esta política, un "transbordador" es un buque de transbordo RoRo, RoPax o de pasajeros utilizado para transportar pasajeros, vehículos o carga (RoPax o RoRo) de forma regular y frecuente entre dos o más puertos. En general, los buques que no operan con un horario regular no se definen como transbordadores.

02. No obstante, podría darse el caso de que un buque sin horario regular entrara directamente en competencia desleal con los servicios regulares de transbordador mencionados anteriormente. En tal caso, las afiliadas afectadas se consultarán mutuamente para intentar resolver cualquier problema.

03. Un servicio regular de transbordador no incluye normalmente un buque dedicado a la navegación de línea, definida como un viaje de ida y vuelta de más de cuatro días (96 horas). Puede haber excepciones en las que un viaje de más de cuatro días se considere definitorio de un transbordador si las afiliadas afectadas están de acuerdo.

04. Los buques de carga que no presten servicios de transbordador europeos, según lo anterior, no entran en el ámbito de aplicación de esta política.

# PRINCIPIOS

05. La ITF expresa su oposición al uso de buques BDC y de segundo registro en el sector de los transbordadores europeos. En aquellos casos en los que no sea posible impedir su uso, dichos buques deberán estar cubiertos por un CCT aceptable para la ITF.

06. Sin que sea óbice lo indicado en el párrafo 5 anterior, las condiciones en los transbordadores BDC y de segundos registros deberán ser iguales/superiores a lo prescrito por las condiciones nacionales aplicables de la zona comercial en cuestión.

07. Las tripulaciones de buques del sector europeo de transbordadores —incluidos los buques no europeos— y que operen de forma periódica en Europa deberán estar cubiertas por condiciones de empleo europeas, reglamentadas a través de convenios colectivos nacionales a cargo de las afiliadas europeas correspondientes de la ITF, salvas siempre las condiciones especiales aplicables a los servicios tratados en el párrafo 9 siguiente.

08. Se seguirá la cláusula sobre el trabajo no correspondiente a la gente de mar del acuerdo TCC uniforme de la ITF, revisado cada cierto tiempo e incluidos sus anexos.

09. Además de las condiciones previstas en los convenios colectivos, deberá garantizarse a las tripulaciones empleadas en el sector europeo de transbordadores un nivel de vida digno, protecciones sociales (incluidas seguridad social y pensiones) y servicios de esparcimiento.

10. Tendrán aplicación a las tripulaciones de buques de transbordo que comercien exclusivamente entre puertos del mismo país europeo las condiciones nacionales[13] o condiciones equivalentes o superiores a dichas condiciones, sea cual fuere su bandera y la nacionalidad de la tripulación y tanto si el buque transporta carga o pasajeros o si se trata de un buque fletado a casco desnudo.

11. Las tripulaciones empleadas en transbordadores que comercian entre países europeos, independientemente del pabellón y la nacionalidad de la tripulación y de si el ferri transporta carga o pasajeros, deberán estar cubiertas por condiciones de empleo iguales o superiores a las aplicables en los países en cuestión.

13 En los países de comercio.

En el caso de que las condiciones de empleo aplicables en dichos países varíen considerablemente entre sí, las afiliadas en cuestión deberán acordar el uso de las condiciones que sean superiores o establecer juntas las condiciones aplicables. En el supuesto de que no pueda llegarse a un entendimiento mutuo, entrará en operación el procedimiento de arbitraje de la ITF establecido en los Estatutos de la ITF.

12. Toda afiliada de la ITF con la que un armador, un empleador o su representante desee firmar un convenio colectivo de trabajo para tripulaciones de transbordadores que comercian regularmente en y entre países europeos debe ponerse en contacto con las demás afiliadas de la ITF interesadas e informar de ello lo antes posible a dichas afiliadas y al Secretariado de la ITF a fin de obtener su consentimiento para la firma del convenio propuesto. En el caso de que, como resultado de dichas consultas, no pueda llegarse a un acuerdo mutuo, entrará en funcionamiento el procedimiento habitual de arbitraje de la ITF.

13. Todos los buques de transbordo que participen en el comercio europeo deberán tener una dotación que cumpla la Política sobre Dotación de la ITF (modificada cada cierto tiempo) y garantice una seguridad máxima y cuyos miembros cuenten con las competencias requeridas por la legislación o la práctica nacional aplicable y las prescripciones internacionales relevantes.

14. A nivel nacional, todas las afiliadas interesadas de la ITF deberán poner todo su empeño en convencer a sus respectivos Gobiernos de los méritos de la posición sindical europea con respecto a la explotación de los servicios de transbordadores europeos. También deberán intercambiar información entre sí —actuando la ITF como centro de distribución de información— sobre los resultados de sus esfuerzos, con vistas a poder presentar un frente común ante los empleadores y los Gobiernos en las plataformas europeas en las que se debatan temas que afecten los servicios de buques de transbordo europeos.

15. Todas las afiliadas interesadas de la ITF deberán extender su cooperación a nivel nacional e internacional, lo que implica la participación de las organizaciones sindicales locales y regionales y, cuando proceda, la creación de comités de empresa y la colaboración dentro de ellos[14]. Se asigna particular importancia a la cooperación

14 Para los fines de la política común sobre los servicios de transbordadores europeos, se entiende por "comité de empresa" un órgano establecido dentro una compañía transnacional de buques de transbordo que se reúne periódicamente por cuenta de la compañía para intercambiar información y realizar consultas. Dichos comités están constituidos por representantes sindicales y miembros procedentes de la estructura de dirección de las empresas, es decir, de la compañía y sus filiales, tanto si se hallan establecidos de conformidad con la directiva del Consejo de la UE 94/45/CE, sobre la constitución de un comité de empresa europeo, en cuyo caso el órgano competente es la ETF, como si no.

entre el personal portuario y la gente de mar para llevar a la práctica los objetivos estratégicos de la ITF en el sector de los servicios de transbordadores europeos.

16. Con objeto de mantener el ímpetu del debate actual dentro de la ITF acerca de la explotación de los servicios de transbordadores europeos, el Secretariado de la ETF/ITF debería convocar regularmente conferencias europeas sobre este sector en las que tengan representación todas las afiliadas europeas correspondientes, trabajando en estrecha cooperación con la Sección de Transporte Marítimo y la Sección Portuaria de la ETF.

# POLÍTICA SOBRE CRUCEROS

## POLÍTICA DE LA ITF PARA BUQUES CRUCEROS COSTEROS, DE EXPEDICIÓN Y OCEÁNICOS QUE ENARBOLAN BANDERAS DE CONVENIENCIA

Aprobada en el 46.º Congreso de la ITF, Marrakech, 13-19 de octubre de 2024

## ALCANCE

01. La industria del crucero ha desarrollado un sistema operacional único en su género, que difiere considerablemente de otros sistemas de transporte marítimo. Esta política, junto con la Política sobre las Directrices de Miami, refleja el carácter singular de la industria del crucero y establece principios e instrumentos para que las afiliadas de la ITF firmen convenios de cruceros aceptables para la ITF.

02. La Política sobre Cruceros de la ITF es aplicable a todos los buques crucero registrados bajo una bandera de conveniencia que no se dediquen a actividades de cabotaje, tal como se define en la política de la ITF sobre condiciones mínimas en buques mercantes. La política también puede aplicarse como norma mínima para los buques crucero que realizan actividades de cabotaje si la gente de mar no percibe salarios, prestaciones sociales y protecciones equivalentes a los de los ciudadanos y las ciudadanas de la zona de cabotaje y si dichas condiciones son inferiores a las que se recogen en la Política sobre las Directrices de Miami.

03. Esta política ha de leerse junto con la Política sobre las Directrices de Miami cuando se firmen convenios colectivos aceptables para la ITF para buques crucero costeros, de expedición y oceánicos con banderas de conveniencia y debe considerarse como el instrumento que establece las condiciones mínimas aceptadas por una organización afiliada a la ITF.

# PRINCIPIOS

04. Los convenios colectivos solo deben firmarse con los propietarios y los operadores. Solo en casos excepcionales, y con la aprobación del Secretariado de la ITF, podrán firmarse con gestores y agentes.

05. En el caso de contemplarse salarios superiores o mejores condiciones e indemnizaciones en la legislación, los convenios colectivos u otros acuerdos de ámbito nacional, estos tendrán precedencia sobre las normas recogidas en las políticas de la ITF.

06. Los convenios colectivos deben asegurar que la gente de mar reciba salarios que no sean discriminatorios, conforme a lo establecido en el Convenio sobre igualdad de remuneración (C100) de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), de 1951, y la norma A2.2 del Convenio sobre el trabajo marítimo, de 2006, así como garantizar que se siga la pauta B2.2.2.4(a) de este último.

07. No se permitirán deducciones de la remuneración de la gente de mar, salvo que en la legislación nacional o en un convenio colectivo exista una disposición expresa al respecto, con arreglo a la pauta B2.2.2.4(h) del Convenio sobre el trabajo marítimo (2006).

# POLÍTICA SOBRE CONCEPTOS SOCIALES Y REVISIÓN

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

Revisada por el Comité de Prácticas Aceptables (FPC),
Róterdam, 13 y 14 de mayo de 2026

## INTRODUCCIÓN

01. Esta Política sobre Conceptos Sociales y Revisión establece procedimientos vinculantes para los sindicatos afiliados a la ITF con respecto a los requisitos en materia de conceptos sociales y revisión incluidos en los convenios aprobados por la ITF para buques de bandera de conveniencia (BDC) que han sido firmados por afiliadas de la ITF. Los conceptos sociales son los aspectos que forman parte de un CCT aprobado por la ITF respecto de un buque BDC que no se pagan directamente a la gente de mar, pero que los sindicatos o las compañías usan para brindarle prestaciones.

## PRINCIPIOS

02. Toda afiliada que incorpore una partida de conceptos sociales a un CCT aprobado por la ITF reconoce que dicha partida debe cumplir con los requisitos de la ITF.

# ESCALA SALARIAL: DISTRIBUCIÓN GENERAL

03. Todos los CCT aprobados por la ITF deben mostrar de forma uniforme la clara **distinción entre beneficios en efectivo y no en efectivo** en la escala salarial.

04. Para este fin, la **parte izquierda de la escala salarial** comprenderá solamente los conceptos salariales pagaderos en efectivo a bordo o a la cuenta bancaria individual de un marino o una marina y los pagos, en su nombre, a sus familias o a otras partes tras haberse recibido la correspondiente solicitud del marino o la marina por medio de una nota de asignación. La escala salarial debe mostrar claramente en la parte izquierda esas partidas en efectivo[15]. Debe mostrar además aquellos conceptos considerados como pago aplazado[16]. Cualquier partida que aparezca en el lado izquierdo pagadera no a la cuenta bancaria individual del marino o la marina, sino a la compañía o a terceros, debe ser confirmada mediante una solicitud individual del marino o la marina (nota de asignación) en la que se indique el propósito de la transferencia, la cantidad y el periodo durante el cual la persona desea que se realice este pago específico.

05. Todos los demás conceptos no autorizados directamente por el marino o la marina, pero incluidos en la escala salarial para satisfacer los objetivos que pudieran acordarse entre las partes del CCT, incluidos la formación, los conceptos médicos y otros, deberán aparecer en el **lado derecho de la escala salarial**. Salvo por las cuotas sindicales, cuando procedan, dichos conceptos deberían ser considerados como "**conceptos sociales**".

# REQUISITOS DE LOS CONCEPTOS SOCIALES

06. La **cantidad máxima de conceptos sociales** incluida en el costeamiento de un CCT aprobado por la ITF no debería superar los niveles establecidos por puesto por el Comité de Prácticas Aceptables (FPC) de la ITF, tal y como queden enmendados periódicamente.

15 Las partidas de efectivo son elementos del salario que constituyen pagos en efectivo, como el salario básico, las licencias remuneradas, las dietas o los viáticos y las horas extra garantizadas.

16 El pago aplazado es un plan que proporciona una prestación en efectivo al marino o la marina tras un periodo de tiempo definido, como un fondo de previsión, un fondo de pensiones y un plan de ahorros.

07. Todos los conceptos sociales y pagos afines deben mencionarse claramente en el texto del CCT o las notas al pie de la escala salarial.

# PROCEDIMIENTOS PARA LA REVISIÓN DE LOS CONCEPTOS SOCIALES

08. Cuando una compañía y un sindicato firman un CCT aprobado por la ITF, las partes del CCT tienen la **responsabilidad mutua** de asegurarse de que se cumplan las disposiciones del convenio. Por consiguiente, en lo que concierne a la supervisión de los conceptos sociales o los pagos respectivos, las partes del CCT asumirán responsabilidades la una ante la otra en primera instancia.

09. Cuando la compañía haya solicitado la inclusión de un concepto social y, subsiguientemente, sea capaz de retener, invertir, transferir, compensar o de otro modo controlar el dinero, el sindicato debe poder recibir **informes regulares** para quedar satisfecho de que se han cumplido los fines del concepto social y se han proporcionado los beneficios respectivos hasta el valor correspondiente a la cantidad asignada.

10. De manera similar, la compañía tendrá derecho a recibir informes relativos a las cantidades recibidas, acumuladas o transferidas de conformidad con las disposiciones sobre conceptos sociales introducidas a iniciativa del sindicato, cuando proceda.

11. Todos los informes mencionados en los párrafos 9 y 10 anteriores deben completarse **anualmente** y recibirse **antes de finales de abril**, para el año civil precedente. La ITF podrá identificar, periódicamente, la información mínima a comunicar en un formato común en todos los casos, con la posibilidad de solicitar información adicional específica cuando sea necesario. La no presentación o el retraso de un informe podrá considerarse incumplimiento del convenio.

12. La ITF y —en el caso del IBF— el JNG tendrán derecho a solicitar y recibir **copias de cualquier cuenta/informe** y a involucrar a revisores independientes, que estarán autorizados a consultar todos los documentos y cuentas pertinentes.

13. Los elementos que conllevan costos para el empleador —incluidos, entre otros, los de formación, correo electrónico y comunicaciones— no se considerarán conceptos sociales según la definición que figura en los párrafos 8-12 anteriores ni se incluirán en el costo total de los conceptos sociales en la escala salarial.

14. **En el caso del IBF**, es posible que existan diversos conceptos sociales identificados a nivel central por la ITF y el JNG a los que se apliquen procedimientos alternativos de contabilidad/revisión. Por regla general, dichos conceptos se registran como entidades jurídicas, y su creación, sus reglas y sus procedimientos se acuerdan a nivel central entre las partes del IBF. Las cuentas de actividad pertinentes de dichos fondos también deberán ser estudiadas por el IBF a nivel central. La lista de dichos conceptos será revisada regularmente por el IBF.

# EXENCIONES DE LOS PROCEDIMIENTOS DE REVISIÓN

15. Las **cuotas sindicales** obtenidas de la gente de mar en razón de su afiliación a un sindicato o por requisitos contractuales aceptados por la gente de mar en el momento de su contratación están **exentas de estos procedimientos**, independientemente de que se muestren o no en cualquiera de las partes de la escala salarial y se contabilicen o no en el costo total.

16. De manera similar, la **exención de estos procedimientos** se aplica a cualquier deducción acordada de los fondos que pueda exigir y supervisar directamente la **Administración nacional** del país de domicilio del marino o la marina, tanto si se cobra al empleador como al marino o la marina en cuestión. Deberá suministrarse a las partes del convenio una prueba del requisito nacional respectivo.

# PROCEDIMIENTOS DE LAS AFILIADAS DE LA ITF

17. Cuando una afiliada de un país que proporciona mano de obra o de un país de propiedad beneficiaria firma un CCT aprobado por la ITF que incluye conceptos sociales, la afiliada correspondiente —ya sea del país de propiedad beneficiaria o del país que proporciona mano de obra— tiene derecho a recibir de la afiliada firmante las cuentas de conceptos sociales de años anteriores y solicitar información cuando sea necesario.

18. La afiliada firmante es responsable de supervisar la aplicación de los conceptos sociales en cualquier CCT aprobado por la ITF que se firme y de comunicar a la ITF cualquier prueba de incumplimiento o infracción de la presente política. En circunstancias normales, si no se recibe ninguna queja del sindicato interesado, ello será considerado por el Secretariado de la ITF y el Grupo Director del FPC como confirmación de que la presente política se ha aplicado íntegramente y de que los acuerdos sobre conceptos sociales están conformes con los requisitos de la ITF.

# POLÍTICA SOBRE DOTACIÓN

Aprobada en la Conferencia de la Sección de Gente de Mar,
Santiago de Chile, 4 y 5 de diciembre de 2023

## PARTE A. POLÍTICA SOBRE DOTACIÓN

### Objetivos

01. La presente política pretende velar por que cualquier buque al que se aplique un acuerdo nacional o aprobado por la ITF cuente con una dotación suficiente, eficaz y eficiente para:

    - garantizar la seguridad y la protección del buque y su navegación y explotación en el mar en condiciones de seguridad;
    - realizar operaciones portuarias sin riesgo;
    - prevenir lesiones personales o la pérdida de vidas humanas;
    - evitar daños al medio marino y a los bienes; y
    - garantizar el bienestar y la salud de la gente de mar evitando la fatiga.

02. Definición de “Compañía”: el propietario del buque o cualquier otra organización o persona, como el gestor naval o el fletador a casco desnudo, que al recibir del propietario la responsabilidad de la explotación del buque haya aceptado las obligaciones y responsabilidades estipuladas en el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS).

# Principios generales

03. La Compañía debería asegurarse de que todo buque esté dotado con gente de mar cualificada, titulada y con la aptitud física para el servicio, de conformidad con las prescripciones nacionales e internacionales, y disponga de una dotación adecuada a fin de prever todos los aspectos relacionados con el mantenimiento de las operaciones en condiciones de seguridad a bordo[17].

    1) Al preparar una propuesta de nivel de dotación de un buque, la Compañía debe:

        i. evaluar las tareas, los deberes, las competencias y las responsabilidades de la dotación necesarios para la explotación del buque en condiciones de seguridad y la protección de la tripulación y del medio marino, así como para hacer frente a circunstancias imprevistas o situaciones de emergencia;

        ii. elaborar y justificar propuestas de nivel de dotación basadas en una evaluación de las tareas, los deberes y las competencias necesarios para la explotación del buque en condiciones de seguridad y la protección de la tripulación y del medio marino, así como de la capacidad para hacer frente a circunstancias imprevistas o situaciones de emergencia, incluida la evacuación de los pasajeros cuando proceda; y

        iii. garantizar que el nivel de dotación sea adecuado en todo momento y en todos los aspectos y se posean las competencias apropiadas para restablecer las condiciones normales de funcionamiento en el buque o llevar la embarcación a puerto con seguridad, así como para hacer frente a las situaciones, condiciones y exigencias de actividad máxima.

    2) Junto con estos factores, y para impedir que el personal trabaje más horas de lo que es seguro, la Compañía debe:

        i. identificar todas las funciones que se van a desempeñar a bordo durante una travesía o un periodo operacional representativos, incluida la determinación de la cantidad de personal necesaria para llevar a cabo las tareas y los deberes pertinentes en condiciones de carga de trabajo habitual y máxima;

17 Referencias a la sección 6 del Código IGS y a la Resolución A.1047(27) de la Asamblea de la OMI.

ii. identificar las funciones que constituyen un funcionamiento normal y determinar la cantidad mínima de personal necesaria para llevar a cabo las tareas y los deberes simultáneos en condiciones de seguridad;

iii. identificar las competencias, las habilidades y la experiencia necesarias para realizar estas funciones;

iv. establecer unas disposiciones para la realización del trabajo que garanticen que el capitán y la tripulación sean capaces de llevar a cabo operaciones simultáneas y continuas con el debido nivel de responsabilidad, según se especifique, en relación con sus habilidades y formación; y

v. garantizar que las disposiciones para la realización del trabajo recojan suficientes periodos de descanso para evitar la fatiga y que se elaboren horarios de trabajo en consecuencia.

3) Al aplicar estos principios, han de tenerse debidamente en cuenta la Resolución A.1047(27) de la OMI (Principios relativos a la dotación mínima de seguridad), el Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC) de la OIT y otros instrumentos pertinentes de la OIT, la UIT y la OMS sobre las siguientes cuestiones:

i. guardia;

ii. horas de trabajo y de descanso;

iii. gestión de la seguridad;

iv. certificación de la gente de mar;

v. capacitación de la gente de mar;

vi. salud e higiene en el trabajo; y

vii. alojamiento de la tripulación.

# Establecimiento de requisitos de dotación

04. Todos los buques deben disponer de una dotación suficiente que permita su funcionamiento seguro según la naturaleza de su trabajo.

05. La dotación de un buque debería establecerse teniendo en cuenta todos los factores pertinentes, incluidos los siguientes:

    1) tamaño y tipo de buque;

    2) número, potencia y tipo de unidades propulsoras principales y auxiliares y equipos de alta tensión;

    3) grado de digitalización, automatización y complejidad del buque;

    4) construcción y equipo del buque;

    5) método de mantenimiento empleado;

    6) carga que se va a transportar;

    7) frecuencia de las escalas en los puertos y duración y naturaleza de los viajes que se van a realizar;

    8) zona(s) de navegación, rutas del buque y operaciones que realiza;

    9) medida en que se realizan actividades de formación a bordo;

    10) máximo de horas de trabajo y mínimo de horas de descanso aplicables;

    11) medidas dirigidas a evitar la fatiga;

    12) cumplimiento de los requisitos y procedimientos en materia de salud y seguridad en el trabajo;

    13) disposiciones relativas al bienestar de la gente de mar;

    14) disposiciones relativas a la protección del buque;

    15) necesidades de *catering*;

    16) normativas sanitarias;

    17) disposiciones relativas a la guardia;

18) atención médica a bordo del buque; y

19) obligaciones en relación con la manipulación de la carga en el puerto y en el mar[18].

# Determinación de la dotación

06. La determinación de la dotación de un buque debería basarse en el desempeño de las funciones siguientes al nivel adecuado de responsabilidad, tal como se establece en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW), 1978, en su versión enmendada, y el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS):

1) guardia:

- gestionar y planificar la travesía navegando en condiciones de seguridad;
- gestionar y realizar una guardia de navegación segura;
- gestionar, maniobrar y gobernar el buque en todas las situaciones; y
- gestionar, amarrar y desamarrar el buque en condiciones de seguridad.

2) operaciones relacionadas con la carga:

- planificar y vigilar las operaciones relacionadas con la carga, la estiba, la sujeción y el cuidado durante la travesía y cerciorarse de que se efectúan con seguridad.

3) funcionamiento del buque y cuidado de las personas a bordo:

- gestionar y garantizar la seguridad y la protección de todas las personas que se encuentran a bordo y mantener los sistemas de salvamento, lucha contra incendios y demás sistemas de seguridad en buen estado de funcionamiento;
- gestionar, accionar y mantener todos los medios de cierre estancos;

18 Referencias a la cláusula sobre el trabajo no correspondiente a la gente de mar de los acuerdos TTC de la ITF y los acuerdos del IBF.

- gestionar y llevar a cabo las operaciones necesarias para reunir y hacer desembarcar a todas las personas que haya a bordo;
- gestionar y llevar a cabo las operaciones necesarias para garantizar la protección del medio marino;
- gestionar y prestar cuidados médicos a bordo del buque; y
- gestionar y realizar las tareas administrativas que garanticen la explotación del buque en condiciones de seguridad y su protección.

4) maquinaria:

- gestionar, hacer funcionar y vigilar la maquinaria propulsora principal y auxiliar del buque y evaluar sus prestaciones;
- gestionar y realizar una guardia de máquinas segura;
- gestionar y efectuar las operaciones de combustible y de lastre; y
- gestionar y garantizar la seguridad de los equipos, sistemas y servicios de la maquinaria del buque.

5) instalaciones eléctricas, electrónicas y de control:

- gestionar y hacer funcionar el equipo eléctrico y electrónico del buque y los equipos de alta tensión; y
- gestionar y garantizar la seguridad de los sistemas eléctricos, electrónicos y de comunicaciones del buque.

6) radiocomunicaciones:

- transmitir y recibir información utilizando el equipo de radiocomunicaciones del buque;
- mantener una escucha radioeléctrica segura[19]; y
- garantizar servicios radioeléctricos en situaciones de emergencia.

19 Reglamento de Radiocomunicaciones de la ITU y Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS).

7) mantenimiento y reparaciones:

   • llevar a cabo el mantenimiento y las reparaciones del equipo y los sistemas del buque, según lo requiera el método de mantenimiento y reparación empleado.

## Factores adicionales

07. Además de los factores y las funciones que se exponen en los párrafos anteriores, al determinar la dotación también debe tenerse en cuenta lo siguiente:

1) la capacidad del capitán y la dotación de coordinar las actividades que se requieren para la explotación del buque en condiciones de seguridad, la protección del mismo y la protección del medio marino;

2) el número de personas cualificadas necesario para hacer frente a las situaciones y condiciones de actividad máxima, habida cuenta de las horas de trabajo a bordo y los periodos de descanso que se han de asignar a la gente de mar;

3) la gestión de las funciones de seguridad, protección del medio marino y protección de la tripulación de un buque en el mar cuando no esté navegando;

4) la observancia de un sistema de tres turnos de guardia que garantice que:

   • no se le pida al capitán que realice guardias regulares;

   • la guardia de navegación esté compuesta por uno o más oficiales cualificados apoyados por marineros debidamente cualificados;

   • el número real de oficiales y marineros de guardia en un momento dado dependa de las circunstancias y las condiciones predominantes;

   • la disponibilidad de marineros de vigilancia/guardia de cubierta titulados. La ITF no considera seguro que el oficial encargado de la guardia de navegación actúe como único vigía durante los periodos de oscuridad o visibilidad reducida;

- no se le pida al jefe de máquinas que realice guardias regulares;

5) la salud y la seguridad:

- la observancia a bordo de las normas aplicables de salud e higiene en el trabajo; y
- el suministro de alimentos adecuados y agua potable para todas las personas a bordo, según sea necesario.

## Horas de trabajo y de descanso

08. Se aplicarán los siguientes límites a las horas de trabajo y de descanso:

1) El máximo de horas de trabajo no deberá ser superior a:

- 14 horas en cualquier periodo de 24 horas; ni
- 72 horas en cualquier periodo de siete días;

2) El mínimo de horas de descanso no deberá ser inferior a:

- 10 horas en cualquier periodo de 24 horas; ni
- 77 horas en cualquier periodo de siete días.

09. Las horas de descanso podrán agruparse en dos periodos como máximo, uno de los cuales deberá ser de al menos seis horas, y el intervalo entre periodos consecutivos de descanso no deberá exceder las 14 horas.

10. Deberán llevarse registros de las horas de trabajo y las horas de descanso a fin de poder verificarlos y comprobar el cumplimiento de las reglas.

11. Cuando un marino o una marina esté en situación de disponibilidad —por ejemplo, por encontrarse desatendida una sala de máquinas—, tendrá seis horas consecutivas de descanso si, por requerirse sus servicios, resultara perturbado su periodo de descanso habitual.

12. Debería asignarse tiempo suficiente para todas las comidas y para las pausas breves.

13. Deberán adoptarse medidas dirigidas a garantizar la protección de la gente de mar joven.

14. Los cadetes no trabajarán más de ocho horas al día.

15. Asimismo, los niveles de dotación deben tener en cuenta el requisito relacionado con la gente de mar que trabaja en los servicios de alimentación y de fonda.

16. Los cocineros a bordo de un buque deben contar con la formación y las cualificaciones adecuadas para el empleo. No obstante, en los buques que cuenten con menos de diez tripulantes o en casos excepcionales durante un periodo no superior a un mes, no es obligatorio que el cocinero esté plenamente cualificado, pero todas las personas responsables de la manipulación de alimentos deberán recibir formación sobre las cuestiones relacionadas con la higiene, los alimentos y su almacenaje a bordo.

# PARTE B. POLÍTICA SOBRE DOTACIÓN: BUQUE MODELO

| Puesto | Número | Nivel | Titulación Competencias Aptitudes |
|---|---|---|---|
| Capitán | 1 | Gerencia | STCW II/2 |
| Primer oficial de cubierta | 1 | Gerencia | STCW II/1 |
| Oficial encargado de la guardia de cubierta | 2 | Operaciones | STCW II/1 |
| Jefe de máquinas | 1 | Gerencia | STCW III/2 |
| Primer oficial de máquinas | 1 | Gerencia | STCW III/2 |
| Oficial encargado de la guardia en una sala de máquinas | 2 | Operaciones | STCW III/1 |
| Oficial electrotécnico | 1 | Operaciones | STCW III/6 |
| Marinero electrotécnico | 1 | Apoyo | STCW III/7 |
| Contramaestre | 1 | Apoyo | STCW II/5 |
| Marinero preferente de cubierta | 3 | Apoyo | STCW II/5 |
| Calderetero | 1 | Apoyo | STCW III/5 |
| Marinero preferente de máquinas | 3 | Apoyo | STCW III/5 |
| Jefe de cocina | 1 | N/A | MLC |
| Cocinero | 1 | N/A | MLC |
| Personal del departamento de *catering* | 2 | N/A | MLC |
| Marinero | 1 | Apoyo | STCW II/4 |
| Cadete | * | | |
| **Total** | **23** | | |

* Se insta a la Compañía a tener en cuenta en sus planes de dotación la necesidad de incorporar a cadetes.

# ANEXO A LA PARTE B

## Generalidades

01. Los principios que se aplican a la organización de una guardia segura se recogen en la sección A-VIII/2 del Código STCW y deben acatarse a fin de cumplir con la normativa.

02. El reglamento exige que el capitán de un buque sea responsable de la seguridad general de la embarcación. También debe garantizar que la organización del servicio de guardia sea adecuada para realizar guardias de navegación seguras en todo momento, incluida la vigilancia que se recoge en el Reglamento internacional para prevenir los abordajes (COLREG), de 1972, en su versión enmendada. Cabe recordar a los capitanes, armadores y operadores de buques que la ITF no considera seguro que el oficial encargado de la guardia de navegación actúe como único vigía durante los periodos de oscuridad o visibilidad reducida.

03. El jefe de máquinas de un buque está obligado a garantizar que se apliquen las disposiciones adecuadas en todo momento para realizar una guardia de máquinas segura.

04. Además, el nivel de dotación también debe tener en cuenta:

    1) la gestión de las funciones de seguridad de un buque cuando esté navegando, cuando no esté navegando o cuando esté casi estacionario;

    2) salvo en buques de tamaño limitado, la asignación de oficiales de cubierta cualificados de modo que no sea preciso que el capitán realice guardias regulares;

    3) salvo en buques de potencia propulsora limitada o que presten servicio de acuerdo con disposiciones aplicables a los espacios de máquinas sin dotación permanente, la asignación de oficiales de máquinas cualificados de modo que no sea preciso que el jefe de máquinas realice guardias regulares;

    4) la observancia a bordo de las normas aplicables de salud e higiene en el trabajo; y

5) el suministro de alimentos adecuados y agua potable para todas las personas a bordo.

## Orientaciones sobre unos niveles de dotación adecuados

05. Los niveles de dotación que se mencionan en el presente documento corresponden al grado exigido para todas las circunstancias razonablemente previsibles y en unas condiciones de trabajo que permitan el funcionamiento seguro del buque en cualquier estado operacional.

06. Deben llevarse registros de las horas diarias de trabajo y descanso de la gente de mar.

07. Dadas las diferencias en las pautas de trabajo y el ciclo de funcionamiento que existen entre buques, la Compañía debe tener en cuenta la pauta de trabajo, la rotación y los horarios de trabajo de la tripulación, los requisitos operacionales específicos de un buque o grupo de buques, y cualquier requisito de intervención de un puerto u otra organización.

**6)** **Buques *offshore*:** Estos buques plantean problemas especiales debido a la naturaleza diversa de sus operaciones y las condiciones en las que deben operar. Se recuerda a la Compañía que existen restricciones relativas a las horas de trabajo en la parte A de la presente política, a partir de las cuales debe establecer los niveles de dotación que correspondan.

**7)** **Petroleros:** La Compañía debe tener en cuenta las operaciones relacionadas con la carga e incorporar a un oficial adicional aparte de los oficiales de navegación y de máquinas, salvo en petroleros de tamaño limitado.

**8)** **Buques de pasaje y de carga rodada:** A la hora de determinar los niveles de dotación, debe tenerse en cuenta la necesidad de gestionar grandes cantidades de pasajeros que no están familiarizados con el medio marino. La Compañía debe prestar atención a los requisitos relativos al número mínimo de tripulantes capacitados para hacerse cargo de los dispositivos de salvamento.

## REFERENCIAS:


- Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), en su versión enmendada, reglamento 14
- Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (STCW 1978), en su versión enmendada
- Resolución A.1047(27) de la Asamblea de la OMI: Principios de una dotación mínima de seguridad
- Resolución A.703 de la Asamblea de la OMI: Formación del personal de radiocomunicaciones del sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM)
- Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS)
- Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (COLREG 1972), en su versión enmendada
- Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC 2006), en su versión enmendada, reglamento 2.7

# POLÍTICA SOBRE EL CABOTAJE NACIONAL

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

Revisada por el Comité de Prácticas Aceptables de la ITF,
Santiago de Chile, 7 y 8 de diciembre de 2023

## ASPECTOS PRINCIPALES

01. El cabotaje es el principio por el que se reserva el comercio marítimo de una nación para sus propios súbditos. Aunque el cabotaje se suele aplicar al transporte de carga y de pasajeros, también tiene frecuentemente aplicación a actividades industriales marinas, tales como la prospección y los parques eólicos *offshore* (y otras formas de energía sostenible), la explotación de los recursos minerales del lecho del mar, las operaciones de dragado, la pesca y las construcciones marítimas en las aguas territoriales de una nación. También abarca los servicios de enlace vinculados al comercio de los buques de línea regular.

02. En general, el cabotaje requiere que el buque enarbole el pabellón nacional, que la propiedad mayoritaria del buque se halle en manos de ciudadanos del país, que la dotación esté limitada a súbditos del país y, en lo posible, que el buque se haya construido en el país. Dichos elementos, además de proporcionar una sólida base para la economía, la seguridad y la política medioambiental de una nación, complementan los esfuerzos del país por mantener su presencia en el comercio internacional y aumentan la resiliencia de las cadenas de suministro.

03. El cabotaje es una política con una muy larga tradición que se halla generalmente aceptada por la comunidad internacional. Una encuesta realizada por Seafarers' Rights International (SRI)[20] reveló que 91 Estados miembros de las Naciones Unidas cuentan con leyes sobre el cabotaje. Aunque hay quien pudiera pensar que el cabotaje marítimo solo tiene aplicación a buques de altura y gran calado, también puede y debería aplicarse a buques de poco calado que operan en las vías fluviales interiores de un país o que proporcionan servicios portuarios como el remolque, el atraque, el abastecimiento de combustible y la provisión de efectos navales. Un beneficio adicional es la inversión en servicios —públicos y privados— de formación técnica marítima que implica la demanda de personal cualificado para el comercio de cabotaje. La existencia de una política de cabotaje no solo reviste una importancia crucial para el mantenimiento de las aptitudes marítimas nacionales, sino que representa una declaración política sobre la voluntad de mantenerlas.

04. La aplicación de estos principios proporciona oportunidades de empleo, mantiene ingresos en la economía nacional en vez de importar servicios marítimos tan cruciales y prepara mejor a un país para velar por su seguridad y actuar ante desastres naturales o producidos por el hombre. En un mundo en el que las preocupaciones legítimas en materia de seguridad exigen que un país pueda controlar quién entra y trabaja dentro de sus fronteras, el cabotaje contribuye a reforzar esas normas vitales. Una mano de obra nacional cualificada desempeña un papel esencial a la hora de garantizar la fluidez de las cadenas de suministro. A medida que la naturaleza del trabajo en el sector marítimo evoluciona con el uso de tecnologías nuevas y emergentes a bordo de los buques, incluidas las nuevas fuentes de energía, la gente de mar que cuente con acceso a servicios nacionales de formación y desarrollo de aptitudes, así como el apoyo social de los Gobiernos nacionales, ayudará a garantizar una transición justa para los trabajadores y las trabajadoras y satisfacer la demanda de aptitudes del trabajo futuro.

20 Informe de Seafarers' Rights International (SRI) *Cabotage Laws of the World* (Las leyes de cabotaje en el mundo).

05. Un excelente ejemplo de los beneficios que reporta el cabotaje es el de los Estados Unidos, donde la aplicación del cabotaje al comercio y las actividades marítimas nacionales es casi tan antigua como el país mismo, ya que la primera legislación sobre cabotaje se remonta a 1789. A continuación se aprobaron otras leyes sobre el cabotaje, hasta que, a comienzos del siglo XX, se introdujo una legislación integral (comúnmente conocida como la Ley Jones) para regir las funciones marítimas nacionales.

06. A pesar de la oposición recibida de algunos simpatizantes del sistema de banderas de conveniencia e intereses navales corporativos, esta legislación ha proporcionado beneficios numerosos y bien documentados a los Estados Unidos. Desde su entrada en vigor, todos los presidentes de los Estados Unidos han expresado su apoyo a la marina mercante del país y puesto de relieve la Ley Jones, como también han hecho los líderes militares del país.

07. En resumen, el cabotaje es una extensión lógica de las prácticas en materia de transporte, medioambiente, economía, seguridad nacional y empleo de un país. El potencial que tienen las naciones sin una política de cabotaje o con una política de cabotaje limitada de conseguir los mismos beneficios es enorme y debería perseguirse con vigor. Se trata de un prerrequisito para toda política integrada de transporte y para la inclusión de un elemento marítimo que proporcione sostenibilidad.

# DISPENSAS

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

# ACUERDOS COMERCIALES

09. Las reservas nacionales en relación con el transporte marítimo nacional de un país, o cabotaje, son comunes en los tratados de libre comercio. Las naciones, al celebrar tratados de libre comercio, deberían evitar condiciones que restrinjan su capacidad de promover su flota de pabellón nacional y gente de mar nacional. En las negociaciones, los países deberían buscar reservas que restrinjan el acceso de buques extranjeros a sus mercados de cabotaje, incluidos los servicios de enlace. Los países también deben asegurarse de que las negociaciones no socaven las normas nacionales existentes ni impongan condiciones que impidan a los países mejorar sus normas nacionales, incluidos los derechos y las condiciones laborales.

# POLÍTICA SOBRE LAS BANDERAS NACIONALES

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

Revisada por el Comité de Prácticas Aceptables de la ITF,
Santiago de Chile, 7 y 8 de diciembre de 2023

01. La postura de la ITF es que los buques de bandera nacional (es decir, aquellos que no hayan sido declarados buques BDC por la ITF) deben estar tripulados por gente de mar cubierta por convenios colectivos nacionales negociados por el/los sindicato(s) afiliado(s) a la ITF del Estado de abanderamiento.

## MARINOS DOMICILIADOS

02. Los salarios y las condiciones de la gente de mar domiciliada que trabaja en buques de pabellón nacional son negociados por el/los sindicato(s) afiliado(s) a la ITF del Estado de abanderamiento, con sujeción a las normas internacionales mínimas establecidas por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) según han sido interpretadas por la ITF.

## MARINOS NO DOMICILIADOS

03. Cuando se contrata a gente de mar no domiciliada para trabajar en buques de pabellón nacional, el costo total de la tripulación (TCC) debería, por lo menos, cumplir el mínimo acordado por la Sección de Gente de Mar, según sea enmendado periódicamente.

04. Los salarios de la gente de mar no domiciliada deben calcularse según los criterios establecidos por la Sección de Gente de Mar.

# CLÁUSULA SOBRE EL TRABAJO NO CORRESPONDIENTE A LA GENTE DE MAR

05. De conformidad con los principios de solidaridad mutua entre gente de mar y personal portuario expresados en las políticas de la ITF, debería incorporarse a todos los convenios nacionales la cláusula sobre el trabajo no correspondiente a la gente de mar.

# EXCLUSIONES

06. Cuando se apliquen otras políticas de la ITF o existan normas más estrictas, se excluirán de la presente política las disposiciones relativas al cabotaje nacional, las normas regionales, el sector *offshore*, la plataforma continental, los servicios de transbordadores, el comercio intracomunitario y los buques de crucero.

# RELACIONES BILATERALES

07. Los sindicatos de los países que proporcionan mano de obra realizan una importante contribución a la calidad de la industria naviera nacional, en particular a través del servicio que prestan a los ciudadanos y las ciudadanas que trabajan a bordo de buques de bandera nacional.

08. Cuando sea posible, se aconseja cultivar las relaciones y los acuerdos bilaterales entre los sindicatos del Estado de abanderamiento y los sindicatos de los países que proporcionan mano de obra. De no ser posible, se ofrecerá una explicación a los correspondientes sindicatos de los países que proporcionan mano de obra.

# POLÍTICA *OFFSHORE*

## POLÍTICA DE LA ITF RELATIVA A LA JURISDICCIÓN DEL ESTADO DE ABANDERAMIENTO Y EL ESTADO DE LA PLATAFORMA CONTINENTAL *OFFSHORE*

01. Cuando las "unidades *offshore* móviles marítimas" operen dentro de un Estado de la plataforma continental extranjero, estarán amparadas por la legislación, los reglamentos y los convenios colectivos del Estado de abanderamiento.

02. Las condiciones de negociación colectiva del Estado de abanderamiento deberán ser al menos esencialmente equivalentes a las existentes en el Estado de la plataforma continental, y en el caso de las unidades bajo bandera de conveniencia se aplicarán las políticas de la ITF. Asimismo, todas las "unidades" deberán cumplir los convenios y las recomendaciones de la OIT aplicables a la gente de mar y los buques, así como todos los convenios, códigos y resoluciones aplicables de la OMI.

03. En el caso de que el Estado de la plataforma continental hubiese emitido normas y reglamentos en relación con las condiciones de empleo y socioeconómicas o de que hubiese una política sindical que exigiese el uso de mano de obra local, ninguna organización afiliada a la ITF deberá tripular la "unidad" hasta que se celebren negociaciones entre las afiliadas de la ITF del Estado de abanderamiento y el Estado de la plataforma continental.

04. Durante las negociaciones antes mencionadas, la regla general a observar debería exigir que la "tripulación marítima" esté compuesta por ciudadanos/as o residentes del Estado de abanderamiento o del Estado de la plataforma continental que sean miembros de una organización de gente de mar afiliada a la ITF. En aquellos casos en que la "unidad" opere bajo una bandera de conveniencia, los derechos de negociación corresponden a los sindicatos del país de propiedad beneficiaria.

05. Las organizaciones afiliadas del Estado de abanderamiento y del Estado de propiedad beneficiaria tendrán derecho a estar presentes durante todas las negociaciones que se mantengan entre las organizaciones afiliadas del Estado de la plataforma continental y el propietario/operador/fletador de una “unidad” sobre el tema de la dotación de la “unidad”.

06. En este contexto, es importante que las organizaciones afiliadas interesadas se mantengan informadas entre sí e informen a la ITF de todos los aspectos y etapas de las negociaciones. Las organizaciones afiliadas del Estado de abanderamiento y el Estado de la plataforma continental deberán suministrar a la ITF copias de cualquier ley, reglamento y documento de política pertinente.

07. En cualquier etapa de las negociaciones intersindicales, las afiliadas de la ITF podrán solicitar a la ITF que actúe inicialmente de conciliador y en última instancia, según lo previsto en los Estatutos de la ITF, de árbitro.

08. El Estado de abanderamiento y el Estado de la plataforma continental deberán hacer todo lo posible por llegar a un acuerdo con el armador, el operador y el fletador para que la unidad vuelva a estar bajo el ámbito de competencia de las organizaciones afiliadas del Estado de abanderamiento en el marco de un convenio aceptable para la ITF.

# POLÍTICA SOBRE LOS EQUIPOS DE REPARACIÓN

## POLÍTICA DE LA ITF SOBRE LOS EQUIPOS DE REPARACIÓN A BORDO DE BUQUES INTERNACIONALES

Aprobada en la Conferencia de la Sección de Gente de Mar de la ITF,
Río de Janeiro, abril de 2005

Revisada por el Comité de Prácticas Aceptables de la ITF,
Santiago de Chile, 7 y 8 de diciembre de 2023

# INTRODUCCIÓN

01. Desde hace más de medio siglo, los “equipos de reparación” han sido parte legítima de la industria del transporte marítimo. En un principio, su labor consistía en ofrecer conocimientos técnicos especializados no disponibles a bordo, que se encontraban al margen de los requisitos operacionales normales. Con la reducción del número de miembros de las tripulaciones, el aumento del tonelaje de los buques y la reducción al mínimo del tiempo pasado en los puertos, los equipos de reparación representan ahora mano de obra adicional para aligerar la carga de trabajo y realizar reparaciones que, cuando el tiempo lo permite, se realizan en un astillero o, cada vez más en la actualidad, en el puerto. La distinción entre el papel de los equipos de reparación y las obligaciones tradicionales de la gente de mar se ha desdibujado, y el uso de estos equipos es una importante consideración para los Estados de abanderamiento a la hora de establecer los niveles mínimos de dotación. Dado que los salarios de estos equipos no han estado tradicionalmente cubiertos por los convenios colectivos de la gente de mar y suelen escapar a las disposiciones de los convenios marítimos de la OIT, podrían ser utilizados para socavar las condiciones de empleo de los marinos y las marinas.

02. Aun reconociendo la necesidad de contar con conocimientos especializados a bordo de los buques por periodos limitados y el escaso tiempo que pasan los buques modernos en los puertos para realizar actividades de mantenimiento, la ITF observa que, con demasiada frecuencia, los equipos de reparación se hallan permanentemente incorporados a los buques, operan con documentos de identidad de gente de mar y realizan tareas básicas de marinos.

# ACTIVIDADES DESEMPEÑADAS POR LOS EQUIPOS DE REPARACIÓN

03. Entre las tareas, legítimas o no, desarrolladas por los equipos de reparación figuran:

    a. el mantenimiento y la reparación de equipo mecánico y eléctrico por parte de representantes de los fabricantes;

    b. la reparación y el montaje de equipo náutico y radioeléctrico;

    c. la limpieza y el mantenimiento de las bodegas del buque;

    d. la pintura y el mantenimiento general de las cubiertas;

    e. la reparación y el mantenimiento general de máquinas y equipo eléctrico;

    f. las actividades continuadas de reconocimiento, tanto importante como de escasa importancia;

    g. la manipulación y la trinca de la carga;

    h. actividades de seguridad en los puertos y en zonas peligrosas;

    i. la reparación mediante soldeo de la obra metálica de los buques; y

    j. el amarre del buque.

# ALCANCE DEL PROBLEMA DE LOS EQUIPOS DE REPARACIÓN

04. Toda la gente de mar debe someterse a una revisión médica estricta y contar con formación básica que le permita formar parte de un equipo capaz de luchar contra incendios y garantizar la evacuación segura del buque en caso de emergencia y la supervivencia en el mar. Los equipos de reparación no están sujetos a estos requisitos legales y están clasificados como supernumerarios, al margen de los requisitos mínimos de tripulación, por lo que representan un posible estorbo para la tripulación en caso de emergencia. Al mismo tiempo, los Estados de abanderamiento tienen en cuenta el uso de equipos de reparación al determinar el nivel mínimo seguro de dotación de conformidad con la Resolución 1047(27) de la Asamblea de la OMI, permitiendo que el número de tripulantes sea sustancialmente inferior cuando se utilizan regularmente equipos de reparación.

05. Con arreglo a las medidas de seguridad marítima introducidas por el código internacional de la OMI para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), el buque debe contar con un plan de seguridad y el oficial de seguridad debe asegurarse de que cualquier persona que trabaje a bordo no representa riesgo alguno para el buque o para los puertos en los que haga escala y de que los visitantes están sujetos a supervisión en todo momento. El empleo de mano de obra eventual no directamente proporcionada por el gestor naval o vinculada a él puede representar un serio riesgo para la seguridad del buque, al afectar la evaluación de seguridad en cada puerto e impedir que la tripulación disfrute de su permiso de tierra.

06. Las sociedades de clasificación han expresado su preocupación por el hecho de que con demasiada frecuencia estos equipos, a menudo poco cualificados, realizan en el mar importantes reparaciones del casco sin la debida supervisión y sin informar de ello a la sociedad de clasificación. Es posible que estas reparaciones ilegales hayan contribuido a varias pérdidas recientes de buques, y la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS) se ha mostrado preocupada por esta práctica y ha aconsejado a todos los operadores de buques y capitanes que cumplan los requisitos incluidos en su documento IACS UR Z13 (Rev3), “Reparaciones y mantenimiento durante los viajes”.

07. Si bien la definición actual de “gente de mar” de la OIT incluye a todas las personas que trabajan a bordo de un buque, no ocurre lo mismo con la definición de la OMI o el SOLAS. Existe, pues, una anomalía, en tanto en cuanto no tienen aplicación la formación, las responsabilidades y los requisitos mínimos de conformidad con la OMI (revisiones médicas, formación en seguridad, etc.), pero sí deberían tener aplicación los derechos, las protecciones y las normas mínimas de los convenios de la OIT (salarios mínimos, repatriación, etc.). Este vacío legal ha hecho posible la proliferación de equipos de reparación que carecen de las protecciones disfrutadas por la gente de mar o por quienes trabajan en la industria naval en tierra firme.

08. A pesar de que la OMI no reconoce a estos trabajadores y trabajadoras como gente de mar, el uso regular de estos equipos se considera una razón válida para reducir al mínimo los requisitos de dotación segura, lo que impide ofrecer puestos a bordo a aprendices y obstaculiza la trayectoria profesional del personal especializado.

09. Es cada vez más frecuente el uso de equipos de reparación para eludir los convenios sobre tripulación negociados por la ITF o sus afiliadas, a pesar de contemplar puestos comparables. En algunos casos se lleva a cabo la transferencia directa de miembros de la tripulación a un equipo de reparación en el mismo buque, permaneciendo a bordo durante todo el periodo del convenio de la tripulación. Esta práctica eventualiza, en efecto, a todos los miembros de la tripulación del buque que no realizan servicio de guardia.

10. Desde hace algún tiempo ha sido práctica normal en buques con escaso número de tripulantes el uso de equipos costeros de amarre. La desreglamentación de las zonas portuarias ha aumentado el temor de que se utilicen estos equipos para el desempeño de las tareas de trinca, carga y descarga. La ITF se opone a la realización de estas labores por parte de las tripulaciones mediante una campaña que cuenta con el pleno apoyo de las afiliadas de gente de mar y personal portuario.

11. La ITF mantiene que la gente de mar son personas civiles con derecho a un entorno laboral seguro y decente y a la protección por parte de las navieras y los Gobiernos contra actos de piratería y terrorismo. El uso de equipos de refuerzo de la seguridad ha recibido el apoyo de las afiliadas de la ITF en aquellos casos en que se vea en peligro la seguridad de la gente de mar. Valga señalar, sin embargo, que debería haber permanentemente a bordo un número suficiente de miembros

de la tripulación para cubrir los requisitos normales de seguridad estipulados en el Código PBIP.

# DEFINICIONES Y REQUISITOS

12. La definición de "gente de mar" es la que recoge el Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC), de 2006, en su versión enmendada, que en el párrafo 1(f) del artículo II estipula "los términos *gente de mar* o *marino* designan a toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el presente Convenio"[21].

13. En su Convenio SOLAS, la OMI presenta indirectamente una definición al declarar que un pasajero es toda persona que no sea: "el capitán, un tripulante u otra persona empleada u ocupada a bordo en cualquier cometido relacionado con las actividades del buque".

14. Está claro que la definición del SOLAS ofrece mayor oportunidad para el reconocimiento de trabajadores eventuales o a contrata y el uso de equipos de reparación, cuyos integrantes no son ni pasajeros ni miembros de la tripulación.

15. En el documento de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación IACS UR Z13 (Rev3), "Reparaciones y mantenimiento durante los viajes", se afirma: "No debería aceptarse la realización de ninguna reparación del casco por parte de equipos de reparación a menos que:

    a. se haya llevado a cabo la reunión inicial (con el inspector) y se haya determinado que las condiciones son satisfactorias;

    b. haya tenido lugar un examen final satisfactorio después de la terminación del trabajo".

16. En la resolución de la Asamblea sobre los principios relativos a la dotación mínima de seguridad (Resolución A.1047(27), en su versión enmendada) se afirma que "la dotación mínima de seguridad es función del número de marinos cualificados o experimentados que se necesita a bordo para garantizar la seguridad y la protección del buque, la tripulación, los pasajeros, la carga y los bienes, así como la protección del medio marino".

21 La Resolución VII de la OIT relativa a la información sobre los grupos profesionales, adoptada en febrero de 2006 por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 94.ª reunión (marítima), reconoce que pueden surgir situaciones en las que sea necesario aclarar si determinadas categorías de personas que realizan periodos de trabajo a bordo de un buque deben o no considerarse gente de mar. La resolución incluye categorías y criterios para ayudar a resolver cualquier dificultad que pueda surgir a la hora de definir a la gente de mar.

# POSICIÓN DE LA ITF CON RESPECTO AL USO DE EQUIPOS DE REPARACIÓN

17. La ITF reconoce la amenaza que los equipos de reparación constituyen para el empleo de la gente de mar y:

    a. condena la práctica de reducir la tripulación permanente en los buques mediante el uso generalizado de equipos de reparación;

    b. presta su apoyo a cualquier enmienda de los convenios de la OIT y la OMI que defina claramente como gente de mar a cualquier persona empleada o contratada en cualquier capacidad a bordo de un buque;

    c. se opone activamente al uso de gente de mar —o de cualquier otra persona a bordo empleada de forma permanente o temporal— para el desempeño de actividades de manipulación de la carga tradicional e históricamente realizadas por el personal portuario;

    d. colaborará con las sociedades de clasificación y con otras partes interesadas para erradicar la práctica de las reparaciones ilegales, particularmente cuando puedan poner en peligro el medioambiente y las vidas de los miembros de la tripulación;

    e. reconociendo la necesidad de generar mayores oportunidades de formación en el mar, se esforzará por conseguir que se establezcan camarotes de formación para miembros permanentes de la tripulación cuando se requieran trabajadores adicionales para hacer frente a cargas punta de trabajo;

    f. realizará una intensa labor de cabildeo en la Organización Marítima Internacional para que se lleve a cabo una revisión integral del certificado de dotación mínima de seguridad y dará a conocer aquellos Estados de abanderamiento que otorguen certificados con dotaciones no seguras;

    g. velará por que todos los trabajadores y trabajadoras a bordo de un buque cuenten con un convenio que cumpla los salarios mínimos de la OIT y no socave el convenio de la tripulación del buque;

h. supervisará la carga de trabajo de seguridad de los equipos de reparación para determinar la manera en que afectan la carga de trabajo y los derechos de la gente de mar en el puerto y la seguridad de los buques en el mar; y

i. velará por que las condiciones de los equipos de reparación no vayan en contra de la política de la OIT sobre la necesidad de un entorno laboral aceptable y unas condiciones de trabajo seguras y decentes.

# DIRECTRICES DE LA ITF SOBRE LOS EQUIPOS DE REPARACIÓN

18. En aquellos casos en que, tras la consulta con los sindicatos de gente de mar afectados, se utilicen equipos de reparación de manera legítima en la operación de un buque, tendrá aplicación cuanto sigue:

    a. El periodo máximo durante el que un equipo de reparación debería operar a bordo de un buque deberá ser de un mes en cualquier periodo de doce meses;

    b. Las personas contratadas para fines de seguridad no deberían realizar otras tareas de la gente de mar;

    c. Deberá informarse a las sociedades de clasificación de cualquier reconocimiento o trabajo estructural que se realice de conformidad con lo estipulado en el documento IACS UR Z13 (Rev3);

    d. Todo equipo de reparación deberá estar cubierto por convenios que proporcionen a sus integrantes, al menos, tarifas salariales comparables a las de la tripulación y condiciones y protecciones mínimas conformes con los convenios y las recomendaciones pertinentes de la OIT; y

    e. La introducción de equipos de reparación no debería utilizarse para sustituir a la tripulación del buque o para socavar permanentemente los convenios de la ITF.

# POLÍTICA DE LA CARTA DE LA GENTE DE MAR

## POLÍTICA DE LA ITF SOBRE AFILIACIÓN SINDICAL Y OBLIGACIONES PARA CON LA GENTE DE MAR QUE TRABAJA EN BUQUES BDC

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

# INTRODUCCIÓN

01. Los sindicatos afiliados a la ITF son organizaciones autónomas, de acuerdo con los Estatutos de la federación, que han aprobado las políticas de la ITF, incluidas las relativas a la campaña de la ITF contra las banderas de conveniencia (BDC).

02. La ITF aprueba los convenios colectivos de conformidad con los criterios y los procedimientos aprobados por el Comité de Prácticas Aceptables (FPC), tal y como se establece en la Política de Marrakech.

03. Esta Política de la Carta de la Gente de Mar establece las prácticas acordadas para los sindicatos afiliados a la ITF por cuanto respecta a sus obligaciones y los derechos de afiliación de la gente de mar empleada según los convenios aprobados por la ITF para buques de bandera de conveniencia (BDC) firmados por sindicatos afiliados a la ITF.

# CUOTAS DE AFILIACIÓN Y OBLIGACIONES DEL SINDICATO

04. El grado y el tipo de cualquier cuota recaudada por una afiliada de la ITF de o en relación con la gente de mar empleada de conformidad con los convenios aprobados por la ITF deben ser equitativos y estar en sintonía con lo que la afiliada proporciona a dicha gente de mar.

05. Según lo establecido por el Comité de Prácticas Aceptables (FPC), las obligaciones básicas mínimas que las afiliadas deben satisfacer en relación con la gente de mar cubierta por convenios aprobados por la ITF para buques BDC son las siguientes:

    a. un tipo apropiado de carné de afiliación;

    b. un boletín, un periódico o una revista del sindicato;

    c. un directorio de personas de contacto con los números de teléfono y los nombres de los responsables sindicales;

    d. asistencia en cualquier reclamación válida que pueda surgir de conformidad con el convenio colectivo;

    e. derechos de participación en los asuntos de la organización (de manera que se refleje la naturaleza especial de cualquier membresía);

    f. cuando sea posible, visitas de un representante sindical al buque; e

    g. identificación de las responsabilidades clave de cada afiliada cuando existan acuerdos bilaterales.

# RESPONSABILIDADES

06. En el caso de cualquier reclamación (ya se trate de salarios atrasados, lesiones o un fallecimiento) presentada por o en nombre de un marino o una marina en virtud de un convenio de la ITF, la afiliada firmante será en primera instancia responsable de gestionar la reclamación. La afiliada identificará a los cargos sindicales, que no deberán desempeñar los puestos de inspector(a) o coordinador(a) de la ITF, responsables de ayudar a los miembros en sus reclamaciones

de conformidad con su(s) convenio(s) colectivo(s) aceptable(s) o aprobado(s), debiendo notificar al Secretariado de la ITF quiénes son dichas personas.

07. Cuando las cuotas de los miembros sean compartidas entre varias afiliadas, estas acordarán entre ellas cuál será la responsable de ayudar a la gente de mar cubierta por el convenio, teniendo en cuenta que todas las obligaciones sindicales para con la gente de mar deben cumplirse plenamente en todos los casos, independientemente de su nacionalidad o domicilio. Una vez que se haya acordado la división de responsabilidades, las afiliadas informarán al respecto al Secretariado de la ITF.

08. La afiliada mantendrá al Secretariado de la ITF informado sobre el número de reclamaciones (incluidas las relacionadas con salarios atrasados, lesiones y fallecimientos) presentadas de conformidad con sus convenios aprobados por la ITF, los detalles de dichas reclamaciones y las condiciones de su resolución.

# CONCEPTOS SOCIALES DE LOS TCC O EL IBF

09. Todo concepto social incorporado a un convenio aprobado por la ITF debe cumplir los requisitos de la ITF establecidos en su Política sobre Conceptos Sociales y Revisión.

# EL SECRETARIADO DE LA ITF Y EL/LOS SINDICATO(S)

10. Cuando las reclamaciones de la gente de mar se gestionen en el puerto de escala, es posible que la afiliada firmante solo pueda ofrecer una asistencia limitada a sus miembros en el extranjero. En dichos casos, el Secretariado de la ITF continuará ayudando a la gente de mar a bordo. Cuando se trate de miembros de la afiliada, la ITF y la afiliada cooperarán para ofrecer toda la asistencia posible.

WWW.ITFGLOBAL.ORG

· MOVEMOS EL MUNDO ·

FEDERACIÓN
INTERNACIONAL
DE LOS TRABAJADORES
DEL TRANSPORTE

49-60 Borough Road
Londres SE1 1DR
+44 (0)20 7403 2733