



Boletín de los Marineros

Español | N°32/2018

Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte



El abandono: una lacra para la industria

En este número:

La nueva Red del Mundo Árabe presta asistencia a los marinos

La penalización: consejos sobre sus derechos

Su guía separable para obtener ayuda



Índice

4
La campaña
BDC

5
ITF
Mundo Árabe

7-10
La vida en
el mar

11-12
Los
sindicatos
en acción

13-16
El abandono

17
MLC
2006

18
Inspectores
de la ITF

**Guía
separable**

Ocho páginas con
datos de contacto y
asesoramiento

19
Perfil:
Mary Liew,
SMOU

20-22
La
penalización

23-24
La salud y el
bienestar

25
ITF
seafarers'
trust

26-27
Novedades
de la
industria

28-29
El cabotaje

30-32
Pescadores

33
Portuarios

34
Las mujeres
en el mar

35
Reseña de
"El vaquero
birmano"

La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) es una federación sindical internacional de sindicatos del transporte, que representa a alrededor de 4,5 millones de trabajadores del transporte de 700 sindicatos de unos 150 países, incluidos más de 600.000 marinos. Está organizada en ocho secciones industriales: gente de mar, pesca, navegación interior, portuarios, ferroviarios, transporte por carretera, aviación civil y servicios turísticos. La ITF representa a los trabajadores del transporte a escala mundial y promueve sus intereses mediante solidaridad y campañas mundiales. La ITF cuenta con 140 inspectores y contactos que trabajan en los puertos de distintas partes del mundo.

BOLETÍN DE LOS MARINOS DE LA ITF Nº32/2018

Publicado en 2018 por la **Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)**, 49/60 Borough Road, Londres SE1 1DR, Reino Unido. Podrán obtenerse ejemplares adicionales del Boletín de los Marineros (publicado en inglés, alemán, árabe, birmano, chino, español, indonesio, japonés, ruso y turco) dirigiéndose a la ITF, en la dirección arriba indicada. Asimismo, usted puede descargar los PDF de www.itfglobal.org/en/resources/reports-publications/seafarers-bulletin

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

Foto de portada: Danny Cornelissen, fotógrafo marítimo

Bienvenidos



El abandono de los marinos asola la industria marítima. Aún hay armadores que ignoran sus responsabilidades y dejan a los marinos a la deriva en circunstancias imposibles. Como marino, si usted es abandonado, ¿qué debería hacer? ¿Cuáles son sus derechos? ¿Los marinos abandonados son en realidad víctimas de la esclavitud moderna? El abandono es un tema central de este Boletín de los Marinos y entre las historias hay un relato personal de un marino.

Millones de trabajadores en el sector pesquero, que a menudo trabajan en los lugares más turbulentos del mundo, pueden esperar ver una mejora en las condiciones de trabajo gracias a la entrada en vigor, el 16 de noviembre de 2017, del Convenio sobre el trabajo en la pesca (Nº188), de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). En Historias de primera línea les contamos la historia de una de las primeras inspecciones realizadas por la ITF a un buque pesquero.

El Boletín de los Marinos también arroja luz sobre la penalización de los marinos, con la terrible historia de la tripulación del Asteris, en Nigeria. Si usted enfrenta cargos penales o una investigación penal, lea nuestra guía sobre qué hacer y a quién recurrir para obtener asesoramiento y apoyo.

A fin de poder trabajar mejor para los marinos y otros trabajadores del transporte a escala mundial, la ITF y sus sindicatos se están centrando en llevar adelante campañas innovadoras, fortalecer nuestros sindicatos, crear miembros más activos y relaciones constructivas con los empleadores y los gobiernos.

Singapur es un gran ejemplo de este enfoque en acción. El Boletín de los Marinos entrevista a Mary Liew, presidenta del Sindicato de Oficiales Marítimos de Singapur, que colabora eficazmente con la industria marítima y el gobierno para brindar formación y unas mejores condiciones a los marinos de Singapur.

Me complace presentar a la más reciente tanda de nuevos inspectores de la ITF. Ellos forman parte de nuestra red mundial de 140 inspectores y contactos que luchan incansablemente al lado de ustedes para obtener unas mejores condiciones en el trabajo. Los aliento a que vean la película sobre la extraordinaria vida del inspector de la ITF y activista Shwe Tun Aung (ver la página 34).

En nuestra guía separable de ocho páginas se explica cómo ponerse en contacto con los inspectores de la ITF, y se proporciona asesoramiento sobre la contratación y cómo evitar ser víctima de agentes de contratación falsos.

Espero que estas historias los convencen a ustedes de que ser parte de un sindicato de la ITF los hace parte de una familia global poderosa que lucha al lado de ustedes en todo momento. Vengan y únense a nosotros.

Steve Cotton
Secretario general de la ITF

La campaña BDC de la ITF de 2017 en números

Inspecciones de la ITF

(al cierre de la edición)

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



■ Número total de inspecciones **9.160**

■ CON problemas **6.959**

■ SIN problemas **2.201**

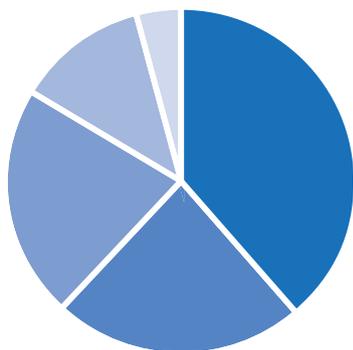
Total de salarios atrasados recuperados

(al cierre de la edición)



Los cinco principales problemas detectados en las inspecciones de la ITF

(al cierre de la edición)



■ Acuerdos **2.502**

■ Salarios pendientes **1.490**

■ Incumplimiento del contrato **1.410**

■ Incumplimiento de las normas internacionales **778**

■ Cuestiones médicas **260**

Buques y marinos cubiertos por acuerdos de la ITF

(al cierre de la edición)

297.455
Número total de marinos cubiertos



12.527
Número total de acuerdos



La red de ITF Mundo Árabe

El inspector de la ITF Mohamed Arrachedi describe la nueva red del Mundo Árabe de la ITF que coordina en respuesta al desafío creciente planteado por el número y la complejidad de los casos de marinos abandonados o no remunerados en el mundo árabe

La mayoría de los países de la región no ha ratificado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC 2006), y, si bien hay varios sindicatos dinámicos en los países del norte de África, la situación es distinta en el Golfo. Esto significa que no existen los mecanismos ni los recursos con los que contamos en otras partes del mundo, por lo cual, los marinos que hacen escala en los puertos del mundo árabe son particularmente vulnerables a la explotación.

En enero de 2017, la ITF estableció el proyecto Mundo Árabe para crear una estructura de contactos sindicales más sólida – designó a personas de nuestros sindicatos afiliados, con conocimientos de inglés y experiencia sindical y marítima – para responder a los pedidos de ayuda.

Yo me encargo tanto de llevar como de coordinar los casos, actúo de enlace con los contactos sindicales sobre el terreno y con la Secretaría de la ITF. Cuando recibimos un pedido de ayuda, nos ponemos en contacto con nuestros contactos establecidos de la ITF o, en caso de que no tengamos ninguno, nos ponemos en contacto con los sindicatos y procuramos su ayuda. En caso de que sea pertinente en cuanto a nuestra estrategia y objetivos, sugerimos colaborar con ellos y

entonces pueden convertirse en contactos para el futuro. Tenemos contactos de la ITF en Argelia y Marruecos y contactos sindicales para la campaña de la ITF contra las banderas de conveniencia (BDC) en Yemen, Bahrein y Omán, Kuwait, Iraq, Jordania y Túnez.

Estamos capacitando a más contactos para ocuparse de casos. La capacitación de la ITF incluye inspecciones de buques, el MLC, los acuerdos de la ITF, la campaña BDC, y cómo incorporar a los sindicatos locales. Más de 25 personas de Argelia, Bahrein, Egipto, Iraq, Jordania, Kuwait, Marruecos, Omán y Túnez participaron en un curso de dos días de duración, que tuvo lugar en diciembre de 2016, en Jordania. Desde entonces, esos contactos han prestado una asistencia eficaz en una serie de casos muy difíciles, incluida la ayuda a las tripulaciones del Yas, atrapadas en el conflicto en Yemen (ver la página 6). A comienzos de 2018 impartiremos capacitación a nuestros contactos yemenitas.

La colaboración con las autoridades marítimas en la región es fundamental. En octubre de 2017, una reunión entre la ITF y la Autoridad Federal de Transporte (FTA, por su sigla en inglés) de los E.A.U. supuso un gran logro, puesto que acordamos trabajar juntos para hacer frente a los

Continúa en la página 6 >

La red de ITF Mundo Árabe*Continúa de la página 5*

casos de abandono en aguas de los E.A.U., incluida la elaboración de un protocolo sobre colaboración que se firmaría a comienzos de este año (2018). La FTA anunció que ratificaría el MLC 2006 y la ITF se comprometió a apoyarla para lograrlo.

El 11 y 12 de diciembre de 2017, la ITF celebró una reunión en Bahrein para congregar a los representantes de la oficina regional del Mundo Árabe, el sindicato local GFBTU y la administración marítima de Bahrein, así como a los representantes de otros países del Mundo Árabe. Esperamos consolidar esta nueva red de relaciones y apuntar a la ratificación del MLC 2006 en un futuro próximo.

Hasta el momento, las cosas han salido bien. Ahora tenemos que consolidar nuestros logros y avanzar, mediante una capacitación más diversa y completa y la construcción de solidaridad, y la ampliación de la red a nuevos ámbitos de trabajo, afiliados y países. También estamos colaborando activamente con los sindicatos afiliados en Irán y se prevé impartir una capacitación a comienzos de 2018 para generar allí contactos para la campaña BDC. ■

“una reunión entre la ITF y la Autoridad Federal de Transporte (FTA) de los E.A.U. supuso un gran logro, puesto que acordamos trabajar juntos para hacer frente a los casos de abandono”

Inspector de la ITF Mohamed Arrachedi

Ayuda coordinada para sacar a la tripulación del Yas de Yemen, país devastado por los conflictos

La tripulación del buque de carga Yas, de bandera panameña, se puso en contacto con la ITF para solicitar asistencia en abril de 2017 después de que el buque hubiera sido arrestado cuando atracó en Adén (Yemen)



Los 12 hombres – seis indios, cinco ucranianos y un sirio – nos dijeron que no se les había pagado desde marzo, no contaban con provisiones ni combustible, y habían sido abandonados por los armadores del buque. Además, la tensión de encontrarse en una zona de guerra, tener sus pasaportes confiscados y no saber cuándo serían repatriados estaba afectando a los marinos.

Recurrimos a nuestro sindicato local, el Comité Laboral de la Terminal de Contenedores de Adén (ACTLC, por su sigla en inglés), que se ocupó del caso y trabajó para la repatriación segura de los marinos. La ITF ayudó con los gastos de hotel y el dinero para gastos personales de la tripulación e hizo arreglos

para que volaran de regreso a casa por motivos humanitarios.

La repatriación fue difícil dado que las fronteras del país habían estado cerradas debido a un brote de cólera. El ACTLC organizó una repatriación de emergencia en dos etapas: un grupo de marinos atravesaron Yemen hasta llegar a un aeropuerto desde el que pudieron volar a Kenia, y de allí, a Odessa y Mumbai, mientras que el segundo grupo viajó por mar a Djibouti, desde donde volaron de regreso a la India y Ucrania.

Todos – el sindicato y las autoridades marítimas y portuarias de Adén – trabajaron muy arduamente con nosotros para superar las dificultades. ■

“Estamos muy agradecidos con ustedes por devolvernos a nuestro hijo, marido, padre... Gracias, ustedes han sido nuestra salvación.”

Esposa de marino ucraniano repatriado

Historias de primera línea



La tripulación del Qaaswa recibe ayuda para regresar a casa

Cuando nos informaron desde Malta que había un buque fuera de sus aguas nacionales cuya tripulación se sentía amenazada por el armador, el contacto de la ITF allí, Paul Falzon, ofreció inmediatamente asistencia. Finalmente, la tripulación respondió el 13 de mayo y él los ayudó a diario desde ese momento.

Tras pasar Malta, el buque tanque Qaaswa fue mantenido a una distancia de 100 millas de la costa, tras lo cual se le ordenó anclar frente a la costa de Sfax, en Túnez. Los 13 marinos indios y dos paquistaníes informaron de que Alco Shipping Services no había pagado sus salarios durante más de cuatro meses, se había negado a darles dinero en efectivo, y los había dejado sin agua fresca ni provisiones durante períodos prolongados. Esto supuso que los hombres no pudieran ponerse en contacto con sus familias.

La compañía tampoco realizó reparaciones e intentó obligar a la tripulación a que llevara el buque no apto para la navegación a Egipto.

El Sr. Falzon se puso en contacto con el coordinador de ITF Mundo Árabe y el sindicato de la ITF Federation Nationale des Transports/UGTT en Túnez. Nuestros esfuerzos conjuntos supusieron que se permitiera al buque permanecer en aguas tunecinas y que las autoridades tunecinas ordenaran la realización de una visita al buque tanque por parte del Estado rector del puerto el 25 de mayo. La ITF también instó a las embajadas de la India y Pakistán en Túnez a que actuaran en nombre de la tripulación.

Afortunadamente, los hombres recibieron un pago y finalmente lograron regresar a casa en julio, confiados en que la ITF continuará intentando obtener el pago del único salario pendiente correspondiente a mayo y todos los salarios de la tripulación correspondientes a junio.

Puesta al día: la compañía llevó una nueva tripulación a bordo del Qaaswa. Los marinos de Sri Lanka y Egipto tienen pendientes tres meses de salarios y siete marinos de Sri Lanka y Etiopía están reclamando la repatriación y el pago de salarios. La ITF se ha puesto en contacto con el Estado de abanderamiento – la FTA de los E.A.U. – para negociar con el armador. ■



La tripulación del Lean Fong Tsai es la primera en beneficiarse de las inspecciones de buques pesqueros realizadas por la ITF

La tripulación filipina del Lean Fong Tsai estuvo entre las primeras en recibir ayuda en el marco de la nueva política de la ITF de extender sus inspecciones marítimas a los buques pesqueros. El Inspector Joselito Pedaria, en Cebú (Filipinas), describe cómo la coordinación exitosa de la ITF permitió que los hombres obtuvieran sus salarios pendientes.

El 18 de agosto de 2017, Seafarerhelp recibió un llamado de ayuda de la tripulación. El Lean Fong Tsai se encontraba en aguas de Kenia, con una matrícula boliviana caducada y datos de identificación del buque inciertos.

Los 11 tripulantes se quejaban de las condiciones antihigiénicas del agua potable y de los salarios atrasados.

El caso me fue remitido para adoptar medidas al respecto y, por consiguiente, se procuró la participación de la inspectora de la ITF Betty Mutugi, en Mombasa (Kenia). Ella inmediatamente visitó el buque y llevó a la tripulación a tierra para proporcionarle comida recién hecha y otro tipo de apoyo en la Misión para los Marineros.

El agente de contratación filipino rechazó el reclamo de la Sra. Mutugi por el pago de los salarios atrasados de la tripulación. El buque fue detenido por las autoridades locales por deficiencias, incluida la cuestión de los salarios.

El agente de contratación posteriormente propuso la repatriación de la tripulación y el pago de los salarios pendientes en las Filipinas. El 30 de agosto, los hombres llegaron a Manila, donde recibieron el apoyo del inspector local Rodrigo Aguinaldo y comida y alojamiento en el Hogar de los Marineros de AMOSUP.

En el interín, el Sr. Aguinaldo interpuso el reclamo salarial y logró obtener los USD25.312 que se debían a la tripulación. Los hombres recibieron su dinero el 2 de septiembre. ■



Un buque hace las veces de refugio para unos marinos sirios

Cuando el inspector de la ITF Mario Sarac inspeccionó un buque para el transporte de ganado, atracado en Croacia para el embarque de toros destinados a Turquía, se encontró con una sorpresa

El Sarah había atracado en el puerto de Rasa el 13 de septiembre de 2017. Durante mi inspección hablé con varios de los 21 tripulantes y me quedé atónito al descubrir que varios de ellos habían navegado en forma continua a bordo del Sarah durante años. Esto había sido por elección propia, puesto que el buque se había convertido en un refugio de la guerra en su país de origen, Siria. El Capitán Nasser Konyali me dijo que "lamentablemente, ha llegado el momento en que la gente no necesita protección a bordo, sino en su hogar."

En virtud de las disposiciones del MLC 2006, esto no está permitido. Pero en situaciones inusuales como esta enfrentamos un dilema irrefutable. En este caso, insistir en la repatriación de la tripulación tras

un año de servicio significaría que, al darles de baja, serían enviados directamente a pelear en la guerra.

A bordo del Sarah encontré a una tripulación satisfecha y con una buena formación, que estaba recibiendo un buen trato, una remuneración regular y se encontraba bien alimentada. La documentación estaba toda en orden. Y la tripulación estaba cuidando bien de su carga de ganado de 2.300 toros.

Finalicé la inspección satisfecho con lo que había presenciado, pero me quedé reflexionando sobre muchas cuestiones.

Lea más sobre los buques para el transporte de ganado en la página 27. ■

Cooperación ante un reclamo por lesión brinda apoyo a un marino parapléjico

Ulf Christiansen, inspector de la ITF en Hamburgo (Alemania), informa sobre cómo el apoyo brindado a un marino filipino que sufrió lesiones graves lo está ayudando a adaptarse a sus nuevas circunstancias

Roldan Tamayo Cruz, ayudante de cocina filipino del Flottbek, salió con el cocinero para pasar una velada en la misión para los marinos, en Hamburgo, el 18 de octubre de 2016.

Para llegar al club tuvieron que cruzar una vía de tren y ninguno de los dos oyó el tren que se acercaba. El cocinero logró saltar a tiempo, pero Roldan fue atropellado y arrastrado 50 metros antes de que el conductor pudiera detener el tren.

Roldan resultó gravemente herido y estuvo en coma durante varias semanas. Su mujer voló a Hamburgo y se alojó en un hotel cercano. Cuando salió del coma, Roldan no podía hablar. Fue trasladado al departamento para parapléjicos de un hospital de Hamburgo y con el tiempo recuperó la voz. A lo largo de su estadía en el hospital, Roldan recibió una indemnización por enfermedad, conforme a lo establecido en el acuerdo de la ITF suscrito por su buque.

En enero de 2017, la mujer de Roldan me llamó para solicitar mi ayuda. Yo visité a la pareja regularmente y me puse en contacto con todas las personas involucradas en el caso. Me impresionó el apoyo demostrado por

el armador alemán del Flottbek, RHL (Reederei Hamburger Lloyd); la misión para los marinos, que proporcionó dinero en efectivo y tarjetas telefónicas; y el excelente tratamiento y la atención brindados por el equipo médico. El club P e I del buque pagó las facturas de hospital y hotel de la pareja, y accedió sin objeción a pagar USD125.000 por concepto de indemnización, evitándole a Roldan el trauma adicional de una batalla jurídica prolongada.

La pareja regresó a las Filipinas en mayo de 2017. Han utilizado la indemnización para adaptar su casa, puesto que Roldan es ahora parapléjico, está en silla de ruedas y requiere entre cuatro y cinco horas diarias de tratamiento.

La cooperación y el apoyo demostrados en este caso ilustran cómo deberían funcionar siempre los reclamos por lesiones de los marinos. ■



La ITF rescata a marinos jóvenes en Kenia

La ITF en Kenia rescató a tres marinos jóvenes de manos de quien parecía ser un representante local deshonesto que trabajaba para una compañía naviera china, informa la inspectora de la ITF Betty Makena Mutugi

Alrededor de 30 hombres jóvenes fueron contactados en Mombasa por un agente local, el Sr. Kiogora, que se reunió con ellos varias veces entre enero y septiembre de 2017. Como comprobamos posteriormente, este agente no registrado les había ofrecido apoyo financiero y logístico a cambio de capacitación marítima, evaluaciones médicas y el procesamiento de los documentos de viaje para entrar a Perú. Los marinos debían devolver ese dinero a través de deducciones realizadas al salario mensual prometido de USD 170.

Se mostró a los marinos una foto del hombre con el que se encontrarían en Perú. Ellos manifestaron preocupación ante la falta de contratos adecuados y uno de ellos me dijo: “Él no estaba respondiendo a nuestras preguntas de manera satisfactoria, aunque nosotros estábamos desesperados por los puestos de trabajo”.

De hecho, los tres fueron arrestados en el aeropuerto internacional Jomo Kenyatta, el 6 de octubre de 2017, junto con el taxista del agente. Apenas me enteré, me puse en contacto con el Sindicato de Marineros de Kenia y la secretaria regional adjunta de ITF África, Anna Karume, para encontrar la forma de ayudarlos.

Intervinimos rápidamente para lograr que los tres marinos fueran puestos en libertad, con la ayuda del Ministerio de Trabajo y de Nancy Karigitu, secretaria principal del departamento de asuntos marítimos y navieros de Kenia.

La Sra. Karume llevó a los hombres a la oficina regional de la ITF en Nairobi, donde se les proporcionó comida, se les ayudó a reclamar el equipaje despachado en el aeropuerto y se les prestó asistencia con el transporte de regreso a Mombasa.

Es terrible la manera en que estos agentes no registrados continúan focalizándose en personas jóvenes, con promesas de brindarles una vida mejor en el extranjero. Espero que este caso sirva como advertencia a otros jóvenes marinos. ■

Tripulación del Liberty Prrudencia aclama a la ITF

“Esto sucede gracias a la firmeza y prontitud de las medidas adoptadas y las acciones emprendidas... Nosotros, los marinos, nos sentimos sanos y seguros, su apoyo sólido es nuestro eje.”

La tripulación del Liberty Prrudencia agradece a la ITF y a otros



Es difícil resolver los casos de marinos en China debido a que los costos judiciales son elevados y allí no hay sindicatos ni inspectores de la ITF. Según explica el inspector de la ITF Jason Lam, al igual que en el caso del Liberty Prrudencia, la ITF y sus sindicatos brindan la asistencia desde Hong Kong.

La ITF recibió una queja de los 19 tripulantes indios del Liberty Prrudencia, el 23 de enero de 2017, de que no se les había pagado desde el 25 de noviembre de 2016.

Habían quedado abandonados en el puerto de Zhoushan (China) entre ocho y 13 meses. A finales de marzo, sus salarios pendientes ascendían a un total de USD182.730.

Louis Gomes, inspector de la ITF en Mumbai (India), y yo iniciamos una negociación con el armador y obtuvimos un mes de salarios, el 8 de marzo, que ascendía a USD34.287. Tres marinos fueron repatriados el 25 de marzo.

El resto de la tripulación se negó a irse hasta que le pagara la totalidad de su salario. El 5 de mayo, la ITF y dos de sus sindicatos en Hong Kong – el Sindicato de Oficiales de la Marina Mercante y el Sindicato Unido de Marineros – iniciaron una acción judicial en nombre de los marinos en el Tribunal Superior de Hong Kong. El 29 de junio, el armador llegó a un acuerdo. Se pagó a los hombres USD264.600 por concepto de salarios y se los repatrió finalmente a la India el 23 de julio. ■

El regreso a casa aún está muy lejos para la tripulación del Malaviya Seven

Ken Fleming, coordinador de la ITF en Gran Bretaña e Irlanda, describe la terrible experiencia de la tripulación del Malaviya Seven y sus familias como “un escándalo que avergüenza a la industria marítima”

La tripulación del Malaviya Seven ha estado varada en Aberdeen (Escocia) desde hace más de un año, sin salarios y con la agonía de saber que sus familias están pasando por dificultades financieras.

Un juez de distrito de la ciudad determinó, el 10 de agosto de 2017, que la tripulación tenía el derecho de vender el buque para recuperar sus salarios pendientes, acordados en USD867.000. Pero solicitó primero un informe sobre el valor del buque, decisión que retrasó el regreso a casa de los hombres. En nuestra experiencia, esto es inaudito puesto que el reclamo de la tripulación tiene prioridad.

En una inspección de rutina realizada por la ITF en junio de 2016 se determinó que 15 de los marinos del Malaviya Seven, en su mayoría oriundos de la India, habían pasado cuatro meses sin percibir su salario. Cuando los esfuerzos que realizamos para recuperar sus salarios pendientes resultaron infructuosos, en marzo de 2017, la ITF arrestó el buque en nombre de la tripulación. A lo largo de la terrible experiencia que vivió la tripulación, la ITF también la visitó y apoyó y cubrió necesidades básicas, tales como alimentos y agua.

Al cierre de la edición del Boletín de los Marineros, el buque estaba en proceso de venta. ■

Los 12 tripulantes del Malaviya Twenty, detenido en Great Yarmouth (Inglaterra) desde junio de 2016, finalmente regresaron a casa en febrero de 2017, gracias a los esfuerzos de la ITF y el apoyo de la comunidad local, el capellán del puerto y otros. La ITF obtuvo USD 689.679 para los 33 marinos a los que se debían salarios desde octubre de 2015.

Tripulación varada del Newlead Granadino llega a su país

La inspectora de la ITF Barbara Shipley describe cómo el apoyo sindical y comunitario ayudó a la tripulación del Newlead Granadino a soportar unas condiciones intolerables y llegar a su país tras quedar varada durante ocho meses



“Este es otro ejemplo de la labor brillante y práctica llevada a cabo por los inspectores de la federación para ayudar a los marinos en peligro”.

Dave Heindel, presidente de la Sección de Gente de Mar de la ITF y secretario y tesorero del Sindicato Internacional de Marinos

El buque tanque tuvo graves problemas con los motores, el 20 de septiembre de 2016, y fue detenido en la bahía de Baltimore por el Servicio de Guardacostas a fin de que se le realizaran reparaciones.

La tripulación se estaba quedando sin alimentos ni agua y tenía frío porque la caldera había estado rota durante los meses de invierno. Sin poder bajar a tierra debido a las limitaciones de visado y a la falta de documentación adecuada, la tripulación se sintió abandonada y desesperada.

La ITF dirigió los esfuerzos de repatriación, y los marinos también recibieron ayuda del Centro Internacional para Marinos de Baltimore, el Sindicato Internacional de

Marinos y la comunidad local. InterOrient, su agente de contratación, se ocupó de pagar por las provisiones hasta que el banco contrató a Raven Ship Management (RSM). RSM suministró provisiones, comenzó a pagar regularmente a los hombres, y repatrió a 12 de los 18 marinos en noviembre de 2016 y enero de 2017. La ITF se aseguró de que los hombres recibieran la totalidad del pago y una pequeña bonificación. El resto de la tripulación regresó a casa el 31 de mayo de 2017.

La tripulación se mantuvo asombrosamente positiva a lo largo de la experiencia terriblemente difícil que vivió. La generosidad de la gente de Baltimore fue abrumadora y estoy muy agradecido con todos los que ayudaron. ■

¿PROBLEMAS CON SU SALARIO?

¿Está teniendo problemas para recibir su salario completo? Si es así, ello podría ser una señal de que su compañía tiene problemas económicos. Póngase en contacto con su sindicato o con la ITF mediante www.itfseafarers lo antes posible para proteger su salario y empleo.

¿CREE QUE HA SIDO ABANDONADO?

El propietario del buque:

- se está negando a pagar su repatriación aun cuando su contrato ha llegado a su fin?
- no ha suministrado alimentos, ni agua, ni combustible para el buque?
- se ha retrasado en el pago de los salarios durante los últimos dos meses o más?

Si la respuesta a cualquiera de estas preguntas es sí, a usted se lo considera “abandonado” según el MLC 2006. Póngase en contacto con el proveedor de seguros para el abandono (busque el certificado en el tablón de anuncios de su buque) o dé la alarma ante el Estado de abanderamiento, un oficial del Estado rector del puerto o un inspector de la ITF. Actúe rápido antes de que la situación empeore. Lea más al respecto en la página 16.



Victoria para sindicato por contratación ilícita de marinos

El terrible destino de la tripulación del **Al Mehra** y el **Capricorn Star** pone de manifiesto trágicamente el costo humano de los agentes de contratación no registrados, que continúan cobrando a los marinos indios por puestos de trabajo en buques de bandera extranjera, a pesar de la ratificación por parte de la India del MLC 2006. Los esfuerzos sindicales para poner fin a esta práctica ilícita han llevado a una acción gubernamental, informa **Manoj Yadav**, secretario general del Sindicato de Marineros de Proa de la India



El 4 de febrero de 2017, seis marinos indios murieron a bordo del **Al Mehra** y el **Capricorn Star** cuando estos se hundieron debido a la falta de seguridad y a las condiciones meteorológicas adversas cerca de **Al Hamriya, Sharjah**, en los Emiratos Árabes Unidos.

Los hombres habían sido contratados por agentes no registrados y hasta la fecha ninguna de sus familias ha recibido ni los salarios de sus familiares ni la indemnización por su pérdida. Aún estamos intentando rastrear y responsabilizar a tres de los agentes no registrados involucrados en este y otros casos.

Esta es la peor consecuencia de este tipo de prácticas ilícitas. Pero todos los días, agencias de contratación ilícitas cobran a marinos indios por proporcionarles puestos de trabajo. Este ciclo de dar dinero y obtener empleo no se limita a la India, también ocurre en otros países del mundo.

El FSUI ha presentado varias quejas ante las autoridades y ha tomado la iniciativa de intentar poner fin a esta corrupción.

En respuesta a nuestras inquietudes, el gobierno utilizó anuncios en la prensa, avisos en los institutos de formación marítima y correos electrónicos enviados directamente a los marinos registrados para aconsejar que la contratación de marinos solo estuviera a cargo de los servicios de contratación y colocación (RPS, por su sigla en inglés) autorizados por la Dirección General de Navegación (DGS, por su sigla en inglés).

El FSUI estaba entre los que había informado de que la contratación ilícita continuaba y de que era necesario adoptar más medidas para poner fin a la práctica. El proyecto de Ley de la Marina Mercante de 2016 recoge una disposición que permite al gobierno interponer una acción judicial contra los RPS no autorizados, pero no podíamos permitir que la situación continuara mientras estuviera pendiente la aprobación del proyecto de ley. El gobierno aceptó esto y, en agosto de 2017, creó un sistema de migración electrónica para marinos indios.

Esto supone que los marinos indios solo pueden ser contratados por propietarios de buques de bandera india, RPS registrados ante el gobierno o, en el caso de los capitanes y los jefes de máquinas, directamente por parte de algunos propietarios de buques extranjeros en sus buques de bandera extranjera.

El propietario del buque, el RPS, el capitán o el jefe de máquinas, según proceda, son responsables de registrar la información en la base de datos de migración electrónica antes de la fecha de partida del buque.

La información se transmite posteriormente a la Oficina de Inmigración a fin de que el marino que llegue al control de inmigración pueda ser admitido. No se permitirá que ningún marino contratado a través de un RPS no registrado abandone el país.

Esto ayudará a detener a los operadores turbios que explotan a los marinos. ■



Victoria para sindicato croata supone visados gratuitos de un día para marinos visitantes

Los marinos oriundos de países del tercer mundo ya no tienen que pagar por un visado de permiso en tierra en Croacia, gracias al Sindicato de Marinos de Croacia. Romano Peric, del SUC (por su sigla en inglés), también coordinador de la ITF en Croacia, explica por qué

Croacia es un destino popular para los buques crucero, que cada año contratan a alrededor de 300.000 marinos de 118 nacionalidades. Estos marinos oriundos de países del tercer mundo se desanimaban a desembarcar durante la permanencia en los puertos de Croacia debido a la tarifa de USD25 por concepto de permiso en tierra.

Decidimos actuar, en cooperación con nuestros representantes parlamentarios. Señalamos que nunca había habido ningún incidente de un marino que hubiese contravenido los requisitos de su visado. Y recordamos al gobierno de que Croacia fue uno de los primeros signatarios del MLC 2006, que promueve los viajes de los marinos a

tierra como algo positivo para su salud y bienestar.

Por tanto, acogimos con agrado el anuncio de que a finales de 2016 se eliminaría el requisito de visado. Imaginen nuestra consternación cuando, en mayo de 2017, simplemente se redujo la tarifa a USD7.

La protesta de todo el sector se tradujo en una reconfirmación del anuncio original y la nueva reglamentación entró en vigor el 18 de abril de 2017. Los marinos siguen siendo objeto de controles y los visados tienen una validez de 90 días.

Por tanto, si su buque hace escala en un puerto de Croacia: ¡baje a tierra! ■

Marinos y familias apoyados por sindicato ucraniano

Oleg Grygoriuk, primer vicepresidente del Sindicato de Trabajadores del Transporte Marítimo de Ucrania (MTWTU, por su sigla en inglés), describe los eventos organizados para los marinos y sus familias durante 2017, en particular para celebrar el 25º aniversario del sindicato.



Nosotros siempre damos prioridad al cuidado de nuestros marinos y sus familiares, y entre las oportunidades adicionales que se brindaron con motivo de nuestro aniversario figuraron:

- *11 matines en Año Nuevo para 5.500 hijos de marinos.*
- *Regalos para 400 niños en dos festivales para celebrar el Día Mundial de la Infancia, el 1 de junio, y el comienzo del año escolar, el 1 de septiembre, que organizamos con el Fondo de bienestar para el transporte marítimo (Mortrans).*
- *Eventos festivos para 730 marinos y sus familias para conmemorar conjuntamente el Día del Marino y el Día de los Trabajadores de la Flota Marítima y Fluvial de Ucrania.*
- *Las celebraciones del Día Internacional de la Mujer: un popular psicólogo experto en psicología familiar se reunió con 67 mujeres de marinos para deliberar sobre cuestiones como los presupuestos y las relaciones familiares.*
- *Un torneo de bolos.*

Nos sentimos muy orgullosos cuando nuestro equipo de 11 marinos regresó a casa de las competencias deportivas para los trabajadores del transporte, en Bulgaria, con dos medallas



de oro, por natación y atletismo.

Casi 450 marinos participaron en seis seminarios de información, en los que representantes sindicales y expertos invitados hablaron sobre temas como la tributación y las pensiones, las enmiendas al MLC y la industria marítima de Ucrania, y deliberaron sobre cuestiones sanitarias. En septiembre, unos 500 marinos, cadetes y estudiantes ucranianos participaron en la semana 2.0 de la ITF y el Sindicato MTWTU, en Odessa, en la que siete inspectores de la ITF intercambiaron sus conocimientos sobre las cuestiones laborales, incluida la negociación colectiva.

Valeriy Honar, primer oficial de puente de la flota de buques tanque, me comentó: "He aprendido muchas cosas nuevas en el seminario, en particular en lo referente al cálculo de la remuneración por el trabajo realizado. Me gustó la presentación... y la comunicación con mis compañeros y los representantes de la ITF y el MTWTU."

Y lo que es más importante, durante la primera mitad de 2017, logramos atender la totalidad de las 1.113 solicitudes de asistencia financiera de los marinos. ■

Los marinos abandonados: ¿víctimas de la esclavitud moderna?

La líder de las campañas y proyectos marítimos de la ITF Katie Higginbottom examina si los marinos abandonados son de hecho víctimas de la esclavitud moderna

Dígale a un armador que su incumplimiento en el pago de salarios y el suministro de provisiones adecuadas a un buque equivale a esclavitud moderna y aullará indignado.

En un intercambio reciente, cierto armador responsable de abandonar a varias tripulaciones indicó que “refutamos firmemente la palabra “esclavitud”, que ha sido abolida en el Siglo XXI y en la era moderna en la que vivimos hoy en día.”

No todos estarían de acuerdo. La Organización Internacional del Trabajo (OIT) calcula que 40,3 millones de personas fueron sometidas a la esclavitud moderna en algún momento durante 2016. Sus 11 indicadores de esclavitud son: el abuso de la vulnerabilidad, el engaño, la restricción del movimiento, el aislamiento, la violencia física y sexual, la intimidación y las amenazas, la retención de los documentos de identidad, la retención del salario, la servidumbre por deudas, las condiciones abusivas de vida y trabajo, y las horas extra excesivas.

Vale la pena considerar cuántos indicadores figuran entre la amplia mayoría de los casos en que los marinos han sido abandonados.

Los marinos abandonados suelen estar en un puerto extranjero y lejos de su familia. Quieren creer que la compañía se preocupa por su problema porque la alternativa es confiar en la buena voluntad de las autoridades, los sindicatos locales o las organizaciones

benéficas para obtener apoyo. Como los armadores bien saben, apenas se rompe la relación de empleo, los marinos quedan vulnerables.

Los marinos a menudo dicen que no quieren quejarse aún porque el armador les ha prometido transferirles dinero la siguiente semana, la semana después, y posteriormente la semana después...El engaño radica en el optimismo inoportuno del armador o en su enfoque cínico en cuanto a la gestión de la empresa, que trata el pago de salarios como algo optativo.

El movimiento en los puertos puede ser muy restringido y, sin dinero, el costo de desplazarse es prohibitivo. Los buques abandonados a menudo están en el fondeadero, una forma brutal de aislamiento. Y el estrés de ser abandonado intensifica enormemente la tirantez de las relaciones entre los tripulantes y puede llevar a una sensación de aislamiento mental y físico.

Si bien son excepcionales, también hay casos en los que los marinos han sido engañados para unirse a buques vinculados a actividades delictivas y son objeto de intimidación y amenazas de violencia física.

En un pasado no tan lejano se han retenido documentos de identidad y la “servidumbre por deudas” se asemeja a las prácticas ilícitas de algunos agentes de contratación. A pesar de la clara prohibición establecida por el

Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, hay muchos casos en los que los marinos han pagado sumas considerables para obtener un puesto de trabajo a bordo, solo para descubrir que no reciben ningún salario. Podrían haber pedido un préstamo para pagar por el puesto de trabajo, tener una familia que mantener y ningún salario para realizar los pagos. Las deudas podrían ser con terceros, pero el resultado es el mismo.

El abandono se define de la siguiente manera:

- cuando un armador no cubre los gastos de la repatriación, o
- no proporciona mantenimiento ni apoyo, o
- rompe los lazos con el marino, incluido el incumplimiento en el pago de salarios durante dos meses o más.

En muchos casos, el propietario del buque no ha roto todos los lazos ni ha desaparecido, sino que acecha entre bambalinas intentando convencer a la tripulación de que continúe trabajando, o esperando a que se haya obtenido un nuevo pedido. De esta manera, los armadores descargan sobre los hombros de sus empleados los riesgos de una empresa caótica.

El trabajo sin remuneración es esclavitud y no debería tolerarse. Esta industria debe autoexaminarse con todo rigor si desea evitar ser asociada con la esclavitud moderna. ■

Abandonados durante dos años



Ye Linn Htun, tercer maquinista del Bramco 1, narra la terrible experiencia de la tripulación, abandonada y tratada como daño colateral durante una disputa comercial continua entre el propietario, en Bahrein, y el astillero Cosco, en Guangzhou (China)

Cuando nos unimos al buque, mediante la compañía titular de la licencia de SRPS (Servicio de contratación y colocación de marinos), el gestor de la tripulación nos dijo que el buque estaba siendo objeto de reparaciones en China y zarparía en un lapso de dos meses.

Subimos a bordo del buque en el astillero de Cosco el 16 de julio de 2015. Ya había un comandante a bordo y la tripulación consistía en ocho marinos de Myanmar y cuatro de Bangladesh. Cuando pasamos dos meses sin recibir nuestros salarios preguntamos al comandante por nuestra remuneración. Él prometió preguntar a la compañía. Al cabo de unos días, el astillero interrumpió las reparaciones del buque puesto que el propietario no había pagado por el trabajo. El comandante abandonó el buque. Enviamos muchos correos electrónicos e hicimos muchas llamadas telefónicas a la compañía. Respondían que pronto nos enviarían nuestro dinero y nos decían que tuviéramos paciencia.

La vida a bordo empeoró porque el suministro de provisiones se retrasaba cada vez más y la calidad de nuestros alimentos empeoraba. Teníamos que beber agua sucia de los tanques de agua del buque. Pedimos a la compañía que suministrara agua y alimentos adecuados, pero no obtuvimos respuesta.

A veces hacía mucho calor, pero teníamos que cerrar la puerta y las ventanas de nuestro

camarote porque el buque se encontraba abarloado al dique flotante, donde se realizaba la limpieza con chorro de arena, que generaba mucho polvo y ruido que terminaba entrando a nuestros camarotes. No contábamos con ninguna instalación de tipo ventilador ni aire acondicionado.

El astillero no nos permitía salir porque el agente de contratación decía que el propietario no aprobaba que este solicitara un permiso de tierra para la tripulación. Explicamos a la compañía que sufríamos muchas enfermedades físicas y depresión mental, pero no hicieron nada por nosotros.

No sabemos cómo describir con palabras nuestro sufrimiento. Tuvo un impacto enorme en nosotros y nuestras familias. Nuestras familias dependen de nuestros salarios. Dado que nosotros no obtuvimos nuestros salarios durante casi dos años, ellos tuvieron que luchar para sobrevivir. Algunas veces perdimos el contacto con nuestras familias porque no teníamos dinero para comprar tarjetas para utilizar internet. En esas ocasiones, ellos se preocupaban demasiado por nuestra situación y querían que volviésemos a casa sin importar nada. No pudimos obtener la repatriación, por más que lo intentamos, incluso cuando murieron familiares nuestros.

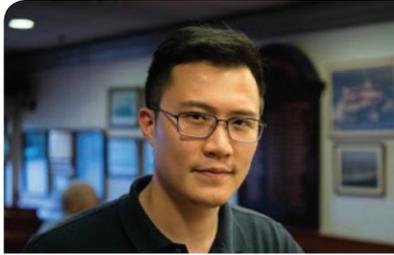
Finalmente, en 2016, me puse en contacto con la Embajada de Myanmar en China para solicitar ayuda. Ellos intentaron ponerse en

contacto con el propietario y la agencia de contratación, pero no obtuvieron respuesta alguna. Me puse también en contacto con la autoridad en Bahrein. Me prometió que le diría al propietario que resolviera nuestros problemas, pero nada cambió.

Finalmente, con el consentimiento de la tripulación de Myanmar, encontré un estudio de abogados para que nos ayudara. Los abogados acudieron al astillero para reunirse con nosotros y ponerse al tanto de nuestra situación, y nos representaron en el tribunal. El juez señaló que podíamos regresar a casa si así lo deseábamos. Así que regresé a casa en octubre de 2016 y me puse en contacto con la IFOMS (Federación Independiente de Marinos de Myanmar) y les pedí que nos ayudaran.

Esa experiencia afectó nuestra actitud. Todos nosotros tenemos miedo de volver a hacer frente a una situación de este tipo. Algunos de nosotros no queremos trabajar más como marinos y decidimos ser muy cautelosos a la hora de unimos al próximo buque.

Nuestro consejo a todos los marinos: sean cautelosos respecto de la agencia de contratación, la información sobre el propietario del buque, la situación del buque y sus antecedentes. Sean miembros de un sindicato que pertenezca a la ITF y busquen ayuda siempre que tengan este tipo de problemas a bordo. ■



El inspector de la ITF Jason Lam comenta:

Este es un caso muy complejo. Desde 2013 hemos tenido tripulaciones a bordo del Bramco 1 quejándose de los salarios atrasados, posteriormente obteniendo su remuneración con el apoyo de la ITF, y después siendo reemplazadas por una tripulación nueva; y la misma situación volvía a plantearse con la nueva tripulación.

En relación con el caso actual recibí primero una queja del capitán en noviembre de 2015. En esa oportunidad, el propietario no podía pagar los salarios pendientes y abandonó el buque. Tras unas negociaciones infructuosas con él, nos pusimos en contacto con la Embajada de Bahrein en China y con la Autoridad Marítima de Bahrein para ejercer más presión. Nos mantuvimos en contacto con el capitán en todo momento y, a finales de 2016, la tripulación aceptó nuestra recomendación de obtener ayuda jurídica local.

Cuando visité el buque por primera vez en marzo de 2017 quedé horrorizado con las condiciones de vida. Había ocho tripulantes a bordo, tres de Bangladesh y cinco de Myanmar, y todos habían finalizado su contrato en julio de 2016 o con anterioridad a esa fecha. Habían estado a bordo entre 16 y 22 meses, pero solo habían recibido el salario correspondiente a un mes.

Proporcionamos apoyo provisional a las familias, y alimentos y medicinas a la tripulación, mediante la colaboración con la Cámara Naviera Internacional, la Red internacional de bienestar y asistencia a los marinos, la Asociación Internacional de Medicina Marítima y la Sociedad de Marineros.

La ITF condenó públicamente la inactividad de las autoridades y el propietario del buque para poner fin a la terrible experiencia de los marinos y describió la situación como una “llaga que ha estado supurando demasiado tiempo”. A pesar de las intervenciones diplomáticas de alto nivel, las autoridades competentes del Estado de abanderamiento y el Estado rector del puerto parecían no poder o no querer intervenir. Arrestamos al buque en nombre de la tripulación, pero no sabemos cuánto tardará el proceso judicial.

En junio de 2017, tres marinos se dieron de baja; el capitán había recibido la mitad de los salarios atrasados que se le debían, pero los otros dos tripulantes no recibieron nada. En agosto, el nuevo capitán recibió algo de dinero en efectivo y pagó a los cinco tripulantes restantes parte de sus salarios atrasados. A finales de agosto, un marino de Bangladesh se dio de baja y quedaron tan solo el capitán, de Bangladesh, y tres tripulantes oriundos de Myanmar. Estos aún se encontraban a bordo al cierre de la edición del Boletín de los Marinos. ■

Seguro contra el abandono

La garantía financiera para proteger a los marinos que han sido abandonados es obligatoria para todos los buques que enarbolan la bandera de un Estado que haya ratificado el MLC 2006 o que realice actividades comerciales en puertos donde se aplica el MLC

El certificado de garantía financiera debe figurar de manera visible a bordo. Se llamará “Certificado de seguro u otra garantía financiera respecto de los costos y las obligaciones de repatriación de los marinos en virtud de lo dispuesto en la Regla 2.5.2, Norma A2.5.2 del Convenio sobre el trabajo marítimo 2006, enmendado.”

Usted puede comprobar que la certificación sea válida buscando su buque en el sitio web del club P e I o del asegurador que figura en el certificado. Si usted cree que corre peligro de ser abandonado, no ha recibido su salario durante dos meses o más y quiere ser repatriado, debería ponerse en contacto directamente con el proveedor del seguro o pedir a la ITF que presente una solicitud en su nombre.

Desde que la prescripción sobre los seguros ha estado en vigor (18 de enero de 2017), la ITF se ha ocupado de más de 40 casos de abandono y ha estado en contacto con unos 12 clubes P e I. Estamos supervisando activamente la eficacia de este mecanismo. Claramente todavía se puede mejorar, pero la mayoría de los clubes P e I, en particular los del Grupo Internacional P e I (que abarcan más del 80 por ciento del transporte marítimo mundial), reconocen sus nuevas

responsabilidades. Cuando esto no se ve traducido en un pago efectuado por los clubes, en muchos casos su intervención ha dado lugar a que el propietario encuentre los fondos para pagar los salarios después de todo.

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

La normativa acordada internacionalmente tarda décadas en elaborarse y requiere de una vigilancia constante para velar por su cumplimiento. Los marinos y todos aquellos interesados en promover y proteger los derechos de los marinos deben dificultar lo más posible la permanencia de los armadores deficientes en la industria. ■

Los agentes de contratación y los marinos deberían verificar que un buque cuente con un seguro contra abandono válido antes de firmar para incorporarse al buque.

Cuidado con la fecha de terminación de su SEA

Es preciso que los marinos estén al tanto de las posibles consecuencias que entraña permanecer a bordo una vez que ha expirado su acuerdo de empleo (SEA, por su sigla en inglés), advierte Christian Roos, inspector de la ITF en Bélgica

El MLC 2006 exige que cuando se realice un contrato para un periodo determinado, en el SEA debe figurar la fecha de terminación del contrato. Esa fecha es sumamente importante.

La mayoría de los contratos se realizan por un periodo determinado, con un margen de un mes por motivos de conveniencia operativa para cubrir el tiempo entre la finalización del contrato y la dada de baja; por ejemplo, si el contrato finaliza cuando el buque se encuentra en alta mar.

Si su buque está cubierto por un acuerdo colectivo de la ITF se aplicará alguna variación de la cláusula que figura a continuación: Se contratará a un marino por 9 (nueve) meses y dicho periodo podrá ampliarse o reducirse por 1 mes por motivos de conveniencia operativa. La contratación finalizará automáticamente en virtud de las condiciones del presente acuerdo a la llegada del buque a puerto tras la finalización de dicho periodo, a menos que la compañía utilice un sistema de contratación permanente.

Por tanto, si un marino firma su contrato el 1 de enero por 9 meses +/- 1, el periodo de contratación se completará el 30 de

septiembre. Si se llega al primer puerto de escala el 8 de octubre, el marino debería darse de baja, porque el SEA finaliza automáticamente una vez que el buque llega a ese primer puerto. El marino puede permanecer a bordo a más tardar hasta el 31 de octubre.

Es responsabilidad del propietario del buque asegurarse de que se disponga de los visados adecuados, los documentos de viaje y la tripulación sustituta antes de que la tripulación se dé de baja. Cualquier afirmación en el sentido de que no pueden obtenerse visados de tránsito debido a un SEA vencido o finalizado no es cierta. No se puede obligar a los marinos a firmar extensiones simplemente porque el empleador no ha podido realizar los trámites de repatriación o se ha negado a hacerlo.

Pero cuidado: el SEA también puede actuar como un tipo de visado que permite al marino vivir y trabajar a bordo. Si el SEA se rescinde o se vence, el marino podría estar en contravención de la legislación sobre inmigración y trabajo del siguiente puerto de escala, puesto que no cuenta con un permiso de trabajo válido. Y una compañía de seguros podría no aceptar un reclamo de indemnización por lesión o enfermedad de un marino cuyo SEA se haya vencido y que aún se encuentre a bordo.

No alentamos la concesión de ampliaciones de los SEA, pero si es posible realizar una prórroga del contrato, solo una vez. La prórroga no debería traducirse en un periodo total de servicio superior a 11 meses, puesto que ese es el periodo continuo máximo que debería desempeñarse un marino. (Esto tiene en cuenta el concepto de licencia anual paga; dicha licencia debe tomarse anualmente, por tanto, el periodo máximo de servicio a bordo de un buque sin licencia sería de 11 meses. Esto cuenta con el respaldo del departamento de normas de la Organización Internacional del Trabajo.)

La prórroga debe estar adjunta al SEA original, y es preciso que se haya acordado y firmado antes de la finalización del SEA inicial; utilizando el ejemplo que figura anteriormente, antes del 30 de septiembre.

Si su SEA se ha vencido y su empleador se niega a realizar los trámites de repatriación, alega que no puede obtener un visado de tránsito para usted, o insiste en que usted prorrogue su SEA más allá del periodo máximo de 11 meses, póngase en contacto con su inspector local de la ITF.

Encuentre los datos sobre los inspectores en la sección separable del Boletín de los Marinos o mediante la aplicación de la ITF para la gente de mar (ITF Seafarers' app). ■

Los nuevos inspectores de la ITF

El equipo de la ITF de 140 inspectores y contactos a escala mundial desempeña una función excepcional y fundamental para los marinos. Ellos visitan los buques para supervisar los acuerdos existentes, verificar las condiciones de trabajo e informar sobre las mismas y ayudar a las tripulaciones a obtener sus derechos. Como se puede comprobar en “Historias de primera línea”, esto a menudo supone obtener salarios atrasados y ayudar a las tripulaciones abandonadas a regresar a casa.

Los inspectores también están involucrados en las campañas de apoyo a los sindicatos de la ITF para afiliar a nuevos miembros y prestar ayuda a los miembros existentes. En 2017, tras la entrada en vigor del Convenio sobre el trabajo pesquero (C188), de la OIT, comenzaron a inspeccionar los buques pesqueros a fin de promover unas mejores condiciones a bordo.

Les presentamos a los cinco inspectores más nuevos de la ITF:



Hyeokjin Moon (Incheon, Corea) fue oficial de navegación en Hanjin shipping durante cinco años, y también trabajó en el sector marítimo y pesquero de la Federación de Sindicatos de Marinos de Corea. Con su experiencia y conocimientos está listo para convertirse en un inspector competente.



Corey Connor (Charleston, Estados Unidos) lleva nueve años en el Servicio de Guardacostas de los EE.UU. y los últimos siete ha trabajado en la supervisión por el Estado rector del puerto. Espera poder continuar trabajando y ayudando a los marinos como inspector de la ITF.



Junya Ishino (Nagoya, Japón) nació en una familia de marinos y desde 2012 también ha trabajado en el JSU. Su labor sindical lo inspiró a convertirse en inspector.



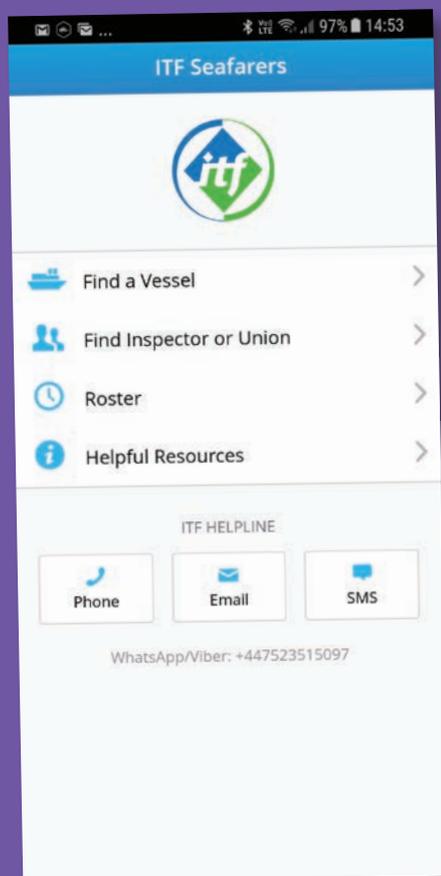
Peter Hansen (Copenhague, Dinamarca) ha estado navegando desde que tenía 15 años, como marinero de segunda clase, marinero de primera, primer oficial de puente y capitán, y también fue conductor de autobuses por un año. Ha trabajado para el Sindicato de Capitanes y Oficiales durante 12 años y ha sido comandante durante ocho años.



Rino Huijsmans (Amberes, Bélgica) se inició como inspector en mayo de 2016. Fue trabajador portuario durante 25 años en el puerto de Amberes. Participa muy activamente en su sindicato, BTB, y ha sido miembro de la junta ejecutiva de BTB por más de 23 años.

Su guía separable de ocho páginas

SU GUÍA DE LA ITF PARA OBTENER AYUDA



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

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

Puede verificar cuáles son los sindicatos afiliados a la ITF en www.itfseafarers.org: haga click en la pestaña Búsqueda de buques y después en el botón "Find an Inspector/ Union"

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

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

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



Disponible en



Cómo ponerse en contacto con la ITF

La ITF cuenta con una línea mundial de apoyo las 24 horas. Las personas que

atienden sus llamadas son multilingües y están capacitadas para ocuparse de sus problemas. Proporcionarán un asesoramiento inicial y remitirán los problemas y las preguntas al mejor recurso de la ITF: un inspector, por ejemplo, o la oficina central de la ITF.

Línea telefónica de ayuda +44 2079409280
SMS +44 7984356573
WhatsApp/Viber +44 7523515097
Facebook www.facebook.com/itfseafarerssupport
Email seafsupport@itf.org.uk

Antes de llamar

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

Sobre usted

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

Sobre el buque

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

Sobre el problema

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

Centros para gente de mar

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

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

www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

Disponible en



Ser contratado Los agentes de contratación de tripulantes

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

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

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



- No empiece a trabajar en un buque, sin un **contrato escrito**.
- No firme nunca un contrato en blanco o un contrato que le obligue a condiciones **no especificadas** en el mismo o con las que no esté familiarizado.
- Compruebe si el contrato que va a firmar hace referencia a un **convenio de negociación colectiva** (CBA). En caso afirmativo, asegúrese de que tiene buen conocimiento de las condiciones de dicho convenio y guarde una copia del mismo con su contrato.
- Asegúrese de que la **duración del contrato** esté claramente indicada.
- No firme un contrato que permita la introducción de alteraciones al **período contractual** a la sola discreción del propietario del buque. Todo cambio en la duración del contrato debería ser de mutuo acuerdo.
- Asegúrese siempre de que el contrato establezca claramente el **salario básico** que debe recibir y que se definan también claramente las **horas básicas de trabajo** (por ejemplo, 40, 44 ó 48 horas semanales). La OIT establece que el horario básico de trabajo debería ser un máximo de 48 horas semanales (208 horas/mes).
- Cerciórese de que el contrato establezca claramente la manera cómo se pagarán las horas extraordinarias y la tarifa correspondiente. Podría pagarse una tarifa plana por hora para todas las horas trabajadas por encima de las horas básicas o una cantidad mensual fija para un número garantizado de **horas extraordinarias**, en cuyo caso debería quedar claramente

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

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

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

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

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

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

- Enfermedad o lesiones sufridas durante el

período contractual;

- Fallecimiento (cantidad pagadera al familiar más cercano);
- Pérdida del buque;
- Pérdida de sus enseres personales, como consecuencia de la pérdida del buque;
- Terminación prematura del contrato.
- No firme un contrato que contenga alguna cláusula que restrinja su derecho a afiliarse, ponerse en contacto, consultar o ser representado por un **sindicato de su elección**.

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

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

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

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

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

www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

Lista de inspectores de la ITF

3

NOMBRE	FUNCIÓN	PAÍS	PUERTO	TELÉFONO DE LA OFICINA	TELÉFONO MÓVIL	E-MAIL
Roberto Jorge Alarcón	Coordinador	Argentina	Rosario	+54 341 425 6695	+54 9 11 4414 5687	alarcon_roberto@itf.org.uk
Rodolfo Vidal	Inspector	Argentina	Buenos Aires	+54 11 4331 4043	+54 9 11 4414 5911	vidal_rodolfo@itf.org.uk
Dean Summers	Coordinador	Australia	Sydney	+61 2 9267 9134	+61 419 934 648	summers_dean@itf.org.uk
Matt Purcell	Coordinador Adjunto	Australia	Melbourne	+61 (0) 3 9329 5477	+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
Keith McCorriston	Inspector	Australia	Fremantle	+61 8 9335 0500	+61 422 014 861	mccorriston_keith@itf.org.uk
Sarah Maguire	Inspector	Australia	Gladstone	+61(0)2 92679134	+61 434525416	maguire_sarah@itf.org.uk
Ben West	Contacto	Australia	Newcastle		+61 419 934 648	summers_ben@itf.org.uk
Christian Roos	Inspector	Bélgica	Zeebrugge	+32 2 549 11 03	+32 486 123 890	roos_christian@itf.org.uk
Marc Van-Noten	Inspector	Bélgica	Amberes	+32 3 224 3419	+32 475 775700	van-noten_marc@itf.org.uk
Rino Huijsmans	Inspector	Bélgica	Amberes	+32(0)3 224 3414	+32 473 97 31 95	huijsmans_rino@itf.org.uk
Souradjou Alassane Foussemi	Contacto	Benin	Cotonou	+229 95192638	229 97080213	sfoussemi2002@yahoo.fr
Ali Zini	Inspector	Brasil	Paranagua	+55 (0) 41 34220703	+55 (0) 41 99998 0008	zini_ali@itf.org.uk
Renialdo de Freitas	Inspector	Brasil	Santos	+55 13 3232 2373	+55 13 99761 0611	defreitas_renialdo@itf.org.uk
Vladimir Miladinov	Inspector	Bulgaria	Varna	+359 2 931 5124	+359 887 888 921	miladinov_vladimir@itf.org.uk
Peter Lahay	Coordinador	Canadá	Vancouver	+1 604 251 7174	+1 604 418 0345	lahay_peter@itf.org.uk
Karl Risser	Inspector	Canadá	Halifax	+1 902 455 9327	+1 902 237 4403	risser_karl@itf.org.uk
Vincent Giannopoulos	Inspector	Canadá	Montreal	+1 514 931 7859	+1 514 970 4201	giannopoulos_vincent@itf.org.uk
Juan Villalon Jones	Inspector	Chile	Valparaíso	+56 32 2217727	+56 992509565	villalon_juan@itf.org.uk
Miguel Sanchez	Inspector	Colombia	Barranquilla	57 5 3795493	+57 310 657 3399	sanchez_miguel@itf.org.uk
Romano Peric	Coordinador	Croacia	Dubrovnik/Ploce	+385 20 418 992	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
Mario Sarac	Inspector	Croacia	Rijeka	385 51 330 953	+385 98 1775 729	sarac_mario@itf.org.uk
Milko Kronja	Inspector	Croacia	Sibenik	+385 22 200 320	+385 98 336 590	kronja_milko@itf.org.uk
Morten Bach	Inspector	Dinamarca	Copenhague	+45 88920355	+45 21649562	bach_morten@itf.org.uk
Peter Hansen	Inspector	Dinamarca	Copenhague	+45(0)36 36 55 85	+45 30582456	hansen_peter@itf.org.uk
Talaat Elseify	Inspector	Egipto	Puerto Said	+20 66 3324 100	+20 100 1638402	elseify_talaat@itf.org.uk
Jaanus Kuiv	Inspector	Estonia	Tallinn	+372 6116 392	+372 52 37 907	kuiv_jaanus@itf.org.uk
Kenneth Bengts	Coordinador	Finlandia	Helsinki	+358 9 615 20 258	+358 40 455 1229	bengts_kenneth@itf.org.uk
Jan Örn	Coordinador Adjunto	Finlandia	Turku	+358 9 613 110	+358 40 523 33 86	orn_jan@itf.org.uk
Heikki Karla	Inspector	Finlandia	Helsinki	+358 9 61520255	+358 50 4356 094	karla_heikki@itf.org.uk
Ilpo Minkkinen	Inspector	Finlandia	Helsinki	+358 9 615 20 253	+358 40 7286932	minkkinen_ilpo@itf.org.uk
Pascal Pouille	Coordinador	Francia	Dunkirk	+33 3 28 21 32 89	+33 3 80 23 95 86	pouille_pascal@itf.org.uk
Corine Archambaud	Inspector	Francia	Le Havre	+33 235266373	+33 685522767	archambaud_corine@itf.org.uk
Geoffroy Lamade	Inspector	Francia	St Nazaire	+33 2 40 22 54 62	+33 660 30 12 70	lamade_geoffroy@itf.org.uk
Laure Talloneau	Inspector	Francia	Brest	+33 2 98 85 21 65	+33 6 85 65 52 98	talloneau_laure@itf.org.uk
Yves Reynaud	Inspector	Francia	Marsella	+33 4 915 499 37	+33 6 07 68 16 34	reynaud_yves@itf.org.uk
Merab Chijavadze	Inspector	Georgia	Batumi	+995 422 270177	+995 5 93 261303	chijavadze_merab@itf.org.uk
Susan Linderkamp	Coordinador Adjunto	Alemania	Bremen	+49 421 330 33 33	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
Hamani Amadou	Inspector	Alemania	Rostock	+49 381 670 0046	+49 170 7603862	amadou_hamani@itf.org.uk
Karin Friedrich	Inspector	Alemania	Hamburgo	+49 40 2800 6812	+49 170 85 08 695	friedrich_karin@itf.org.uk
Sven Hemme	Inspector	Alemania	Bremerhaven	+49 471 92189209	+49 151 27037384	hemme_sven@itf.org.uk
Ulf Christiansen	Inspector	Alemania	Hamburgo	+49 40 2800 6811	+49 171 64 12 694	christiansen_ulf@itf.org.uk
Ken Fleming	Coordinador	Gran Bretaña/Irlanda - Dublin		+353 1 85 86 317	+353 87 64 78636	fleming_ken@itf.org.uk
Darren Procter	Inspector	Gran Bretaña	Southampton		+44 7949 246219	procter_darren@itf.org.uk
Liam Wilson	Inspector	Gran Bretaña	Aberdeen	+44 1224 210 118	+44 7539 171 323	wilson_liam@itf.org.uk
Paul Keenan	Inspector	Gran Bretaña	Hull	+44 20 8989 6677	+44 7710 073880	keenan_paul@itf.org.uk
Tommy Molloy	Inspector	Gran Bretaña	Liverpool	+44 151 639 8454	+44 776 418 2768	molloy_tommy@itf.org.uk
Stamatis Kourakos	Coordinador	Grecia	El Pireo	+30 210 411 6610/6604	+30 6 9 77 99 3709	kourakos_stamatis@itf.org.uk
Costas Halas	Inspector	Grecia	El Pireo	+30 210 411 6610/6604	+30 6944 297 565	halas_costas@itf.org.uk
Januario Jose Biague	Contacto	Guinea-Bissau	Bissau	245 955905895	245 966605246	bia_januario@yahoo.com.br
Jason Lam Wai Hong	Inspector	Hong Kong (China) - Hong Kong		+852 2541 8133	+852 9735 3579	lam_jason@itf.org.uk
Jónas Gardarsson	Inspector	Islandia	Reykjavik	+354 551 1915	+354 892 79 22	jonas@sjomenn.is
B V Ratnam	Inspector	India	Visakhapatnam	+91 8912 502 695 / 8912 552 592	+91 9 8481 980 25	ratnam_bv@itf.org.uk
Chinmoy Roy	Inspector	India	Calcuta	+91 33 2459 1312	+91 98300 43094	roy_chinmoy@itf.org.uk
K Sreekumar	Inspector	India	Chennai	+91 44 2522 3539	+91 9381001311	kumar_sree@itf.org.uk
Louis Gomes	Inspector	India	Mumbai	+91 22 2261 8368	+91 8080556373	gomes_louis@itf.org.uk
Mukesh Vasu	Inspector	India	Kandla	+91 2836 226 581	+91 94272 67843	vasu_mukesh@itf.org.uk
Narayan Adhikary	Inspector	India	Haldia	+91 3224 252203	+91 9434517316	Adhikary_Narayan@itf.org.uk
Thomas Sebastian	Inspector	India	Kochi	+91 484 2666409	+91 98950 48607	sebastian_thomas@itf.org.uk
Michael Whelan	Inspector	Irlanda	Dublin		+353 872501729	whelan_michael@itf.org.uk
Michael Schwartzman	Inspector	Israel	Haifa	+972 4 8512231	+972 54 4699282	schwartzman_michael@itf.org.uk
Francesco Di Fiore	Coordinador	Italia	Génova	+39 10 25 18 675	+39 33 1670 8367	difiore_francesco@itf.org.uk
Bruno Nazzari	Inspector	Italia	Livorno	+39 (0) 586 072379	+39 335 612 9643	nazzari_bruno@itf.org.uk
Francesco Saitta	Inspector	Italia	Sicilia	+39 91 321 745	+39 338 698 4978	saitta_francesco@itf.org.uk
Gianbattista Leoncini	Inspector	Italia	Taranto	+39 99 4707 555	+39 335 482 703	leoncini_gianbattista@itf.org.uk
Paolo Serrettiello	Inspector	Italia	Nápoles	+39 81 265021	+39 335 482 706	serrettiello_paolo@itf.org.uk
Paolo Siligato	Inspector	Italia	Trieste		+39 3484454343	siligato_paolo@itf.org.uk
Joachim Mel Djedje-Li	Inspector	Costa de Marfil	Abidján	+225 21 35 72 17	+225 07 88 00 83	Djedje_Joachim@itf.org.uk
Calixte Kodjara	Contacto	Costa de Marfil	San Pedro	+225 08 17 60 65		kodjara_calixte@itf.org.uk
Kape Hie	Contacto	Costa de Marfil	San Pedro		+225 47 05 36 32	hie_kape@itf.org.uk
Fusao Ohori	Coordinador	Japón	Tokio	+81 (0)3 5410 8320	+81 (0)90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
Junya Ishino	Inspector	Japón	Nagoya	+81 52 655 5880	+81 90 5553 8193	ishino_junya@itf.org.uk
Shigeru Fujiki	Inspector	Japón	Chiba	+81 3 3735 0392	+81 90 9826 9411	fujiki_shigeru@itf.org.uk
Betty Makena Mutugi	Inspector	Kenya	Mombasa	+254 41 2230027	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk
Hae Kyoung Kim	Coordinador	Corea	Busan	+82 51 469 0294	+82 10 5441 1232	kim_hk@itf.org.uk
Bae Jung Ho	Inspector	Corea	Pusan	+82 51 463 4828	+82 10 3832 4628	bae_jh@itf.org.uk
Moon Hyeokjin	Inspector	Corea	Incheon	+82 32 881 9880	+82 10 4444 8436	hyeokjin_moon@itf.org.uk
Norbert Petrovskis	Inspector	Letonia	Riga	+371 67709242	+371 29215136	petrovskis_norbert@itf.org.uk
Andrey Chernov	Inspector	Lituania	Klaipeda		+370 699 28198	chernov_andrey@itf.org.uk
Paul Falzon	Contacto	Malta	Valletta	+356 79969670	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
Enrique Lozano Díaz	Inspector	México	Veracruz	+ 52 229 9321367 / 9323023	+52 1 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
Jose Antonio Ramirez-Pelayo	Inspector	México	Manzanillo		+52 1 229 900 6803	ramirez_jose@itf.org.uk
Tomislav Markolović	Contacto	Montenegro	Bar	+382 30 315 105	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@itf.org.uk

Ayudando a los marinos del mundo



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



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

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

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

ITF ASIA PACÍFICO (SÍDNEY)
 MELBOURNE

ITF ASIA PACÍFICO
 DELHI (INDIA)
 Tel: +91 (0) 11 2335 4408 / 7423
 or 11 2373 1669
 Email: itfindia@vsnl.com
 TOKIO (JAPÓN)
 Tel: +81 (0) 337 982 770
 Email: mail@itftokyo.org
 SÍDNEY (AUSTRALIA)
 Tel: +61 420 928 780
 Tel: +64 21 227 1519
 Email: sydneyoffice@itf.org.uk

NOMBRE	FUNCIÓN	PAÍS	PUERTO	TELÉFONO DE LA OFICINA	TELÉFONO MÓVIL	E-MAIL
Aswin Noordermeer	Inspector	Países Bajos	Rotterdam		+31 6 53 337522	noordermeer_aswin@itf.org.uk
Gijs Mol	Inspector	Países Bajos	Rotterdam		+31 622 89 08 77	mol_gijs@itf.org.uk
Grahame McLaren	Inspector	Nueva Zelanda	Wellington	+64 4 801 7613	+64 21 292 1782	mclaren_grahame@itf.org.uk
Henry Akinrolabu	Inspector	Nigeria	Lagos	+234 803 835 9368	+234 803 835 9368	akinrolabu_henry@itf.org.uk
Angelica Gjestrum	Coordinador	Noruega	Oslo	+47 22 82 58 24	+47 9 77 29 357	gjestrum_angelica@itf.org.uk
Tore Steine	Inspector	Noruega	Bergen	+47 55 23 00 59	+47 907 68 115	steine_tore@itf.org.uk
Truls M Vik Steder	Inspector	Noruega	Porsgrunn	+47 35 54 82 40	+47 90 98 04 87	steder_truls@itf.org.uk
Yngve Lorentsen	Inspector	Noruega	Tromso	+47 (0) 77 69 93 46	+47 (0) 41401222	lorentsen_yngve@itf.org.uk
Luis Carlos Fruto	Inspector	Panamá	Cristobal/Balboa	+507 315 1904	+507 6617 8525	fruto_luis@itf.org.uk
Joselito Pedaria	Inspector	Filipinas	Ciudad de Cebú	+63 32 256 16 72	+63 920 9700 168	pedaria_joselito@itf.org.uk
Rodrigo Aguinaldo	Inspector	Filipinas	Manila	+63 2 536 8287	+63 917 8111 763	aguinaldo_rodrigo@itf.org.uk
Adam Mazurkiewicz	Coordinador	Polonia	Szczecin	+48 91 4239707	+48 501 539329	mazurkiewicz_adam@itf.org.uk
Grzegorz Daleki	Inspector	Polonia	Gdynia/Gdansk	+48 58 6616096	+48 514 430 374	daleki_grzegorz@itf.org.uk
João de Deus Gomes Pires	Inspector	Portugal	Lisboa	+351 21 391 8181	+351 91 936 4885	pires_joao@itf.org.uk
Felipe Garcia Cortijo	Inspector	Puerto Rico	San Juan	+1 787 999 8130	+1 787 410 1344	garcia_felipe@itf.org.uk
Adrian Mihalciou	Inspector	Rumania	Constantza	+40 241 618 587	+40 722 248 828	mihalciou_adrian@itf.org.uk
Sergey Fishov	Coordinador	Rusia	San Petersburgo	+7 812 718 6380	+7 911 096 9383	fishov_sergey@itf.org.uk
Kirill Pavlov	Inspector	Rusia	San Petersburgo	+7 812 718 6380	+7 911 929 04 26	pavlov_kirill@itf.org.uk
Olga Ananina	Inspector	Rusia	Novorossiysk	+7 8617 612556	+7 9887 621232	ananina_olga@itf.org.uk
Petr Osichansky	Inspector	Rusia	Vladivostok	+7 4232 512 485	+7 914 790 6485	osichansky_petr@itf.org.uk
Vadim Mamontov	Inspector	Rusia	Kaliningrado	+7 4012 656 840/475	+7 9062 38 68 58	mamontov_vadim@itf.org.uk
Mouhamed Diagne	Contacto	Senegal	Dakar	+221 775364071	+221 775364071	syndmarine@gmail.com
Seydina Ousmane Keita	Contacto	Senegal	Dakar		221 77 692 64 08	souskeita@gmail.com
Daniel Tan Keng Hui	Contacto	Singapur	Singapur	+65 6379 5660	+65 9616 5983	daniel_tan@seacare.com.sg
Gwee Guo Duan	Contacto	Singapur	Singapur	+65 6390 1611	+65 9823 4979	duan_gwee@itf.org.uk
Gonzalo Galan	Inspector	España	Las Palmas		+34 638809166	galan_gonzalo@itf.org.uk
Joan Mas Garcia	Inspector	España	Barcelona	+34 93 481 27 66	+34 629 302 503	mas_joan@itf.org.uk
Juan Ramon Garcia	Inspector	España	Valencia	+34 96 367 06 45	+34 628 565 184	garcia_juan@itf.org.uk
Luz Baz	Inspector	España	Vigo	+34 986 221 177	+34 660 682 164	baz_luz@itf.org.uk
Mohamed Arrachedi	Inspector	España	Bilbao	+34 944 93 5659	+34 629 419 007	arrachedi_mohamed@itf.org.uk
Ranjan Perera	Inspector	Sri Lanka	Colombo	+94 112 583040	+94 773 147005	perera_ranjan@itf.org.uk
Annica Barning	Coordinador	Suecia	Stockholm	+46 (0)8 791 41 01	+46 70 57 49 714	barning_annica@itf.org.uk
Fredrik Bradd	Coordinador Adjunto	Suecia	Umea	+46 10 4803103	+46 761006445	bradd_fredrik@itf.org.uk
Göran Larsson	Inspector	Suecia	Gotemburgo	+46 10 480 3114	+46 70 626 7788	larsson_goran@itf.org.uk
Haakan Andre	Inspector	Suecia	Norrköping	+46 8 791 41 02	+46 70 574 2223	andre_hakan@itf.org.uk
Sanders Chang	Inspector	Taiwán (China)	Taichung	+886 22515 0302	+886 921935040	chang_sanders@itf.org.uk
Tse-Ting Tu	Inspector	Taiwán (China)	Kaoshiung	+886 7 5212380	+886 988513979	tu_tse-ting@itf.org.uk
Franck Kokou Séyram Akpoussi	Contacto	Togo	Lome	+228 90 04 24 07	+228 99 50 53 35	paxhominibus@hotmail.com
Muzaffer Civelek	Inspector	Turquía	Estambul	+90 216 4945175	+90 535 663 3124	civelek_muzaffer@itf.org.uk
Nataliya Yefrimenko	Inspector	Ucrania	Odessa	+380 482 429 901	+380 50 336 6792	yefrimenko_nataliya@itf.org.uk
Dwayne Boudreaux	Coordinador	EE.UU.	Nueva Orleans	+1 504 581 3196	+1 504 442 1556	boudreaux_dwayne@itf.org.uk
Enrico Esopa	Coordinador	EE.UU.	Nueva York	+1 201 434 6000 (ext 240)	+1 201 417 2805	esopa_enrico@itf.org.uk
Jeff Engels	Coordinador	EE.UU.	Seattle	+1 206 408 7713	+1 206 331 2134	engels_jeff@itf.org.uk
Barbara Shipley	Inspector	EE.UU.	Baltimore/Norfolk	+1 757 622 1892	+1 202 412 8422	shipley_barbara@itf.org.uk
Corey Connor	Inspector	EE.UU.	Charleston	+1 843 469 5611	+1 843 469 5611	connor_corey@itf.org.uk
Martin D. Larson	Inspector	EE.UU.	Portland		+1 503 347 7775	larson_martin@itf.org.uk
Shwe Tun Aung	Inspector	EE.UU.	Houston	+1 713 659 5152	+1 713 447 0438	aung_shwe@itf.org.uk
Stefan Mueller-Dombois	Inspector	EE.UU.	LA - Sur de California	+1 562 493 8714	+1 562 673 9786	mueller_stefan@itf.org.uk
Tony Sasso	Inspector	EE.UU.	Florida	+1 321 784 0686	+1 321 258 8217	sasso_tony@itf.org.uk
Michael Baker	Contacto	EE.UU.	Cleveland	+1 216 781 7816	+1 440 667 5031	baker_michael@itf.org.uk

Defendiendo sus derechos

Lean esto antes

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

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

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

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

les indicará la razón.

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

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

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

Accidentes marítimos

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

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

Más información en: www.itfseafarers.org/your_legal_rights.cfm

¡Es una estafa!

¿Acaba de recibir una oferta de trabajo no solicitada? ¿Probablemente en un buque crucero, todos los gastos pagados, un salario fantástico? En ese caso, prepárese para pulsar Eliminar y advertir a sus amigos, señala el jefe de redacción y prensa de la ITF Sam Dawson

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

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

Una vez que usted acepta la oferta de trabajo falsa le pedirán un honorario "único". Quizá para cubrir el costo del transporte para unirse al buque, el costo del visado o un costo administrativo. Pague lo que sea y lo habrán atrapado. Volverán por más, prometerán que esta es la última vez, y le advertirán que si usted no realiza una última contribución perderá lo que ya ha pagado. No se detendrán

hasta haberle chupado hasta la última gota de sangre.

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

Cualquier oferta que garantice un puesto de trabajo a bordo pero requiera de honorarios es automáticamente una estafa, según lo establecido en el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en el que se estipula que los marinos no deberían pagar ningún honorario de agencia para obtener empleo. Esto se aplica a todos los puestos.

Las estafas son de bajo riesgo y bajo costo. Los países de origen de los estafadores no interponen acciones judiciales (los estafadores

nunca están radicados en países como el Reino Unido, los EE.UU. y Australia).

¿Qué puede hacer?

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

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

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

Verifique las estafas más recientes en www.itfseafarers.org/maritime_news.cfm.

Estafas: algunos indicios comunes

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

Defendiendo a los marinos de Singapur

Cuando Singapur se apresta a recibir el primer Congreso de la ITF en el sudeste de Asia en 20 años, el Boletín de los Marinos pregunta a la secretaria general del SMOU, Mary Liew, sobre su trayectoria sindical

¿Qué la acercó al movimiento sindical?

Me gradué de la Universidad de Gales con una Licenciatura (con honores) en Administración de Empresas.

Me incorporé al departamento de finanzas del SMOU en la década de los ochenta. Me marcó profundamente la dedicación a la causa de los dirigentes del SMOU, y el presunto suicidio en el mar de un miembro del SMOU poco después de haber hecho todo lo que pude para aconsejarlo sobre sus problemas familiares. Siempre me he preguntado si pude haber hecho más por él.

A lo largo de mi vida laboral, el principio por el que me he regido ha sido el de ser fiel a mí misma, a mi causa y mi misión. Cada acción, sin importar cuán pequeña, puede marcar una gran diferencia.

¿Cómo es la situación para las mujeres en los sindicatos de Singapur?

Mi caso muestra que las mujeres aquí tienen igualdad de oportunidades basada en la meritocracia. Viniendo de orígenes humildes, me ha llevado años de un trabajo arduo y una dedicación férrea, pero siempre ha habido oportunidades de demostrar mis capacidades y obtener reconocimiento cuando correspondía.

Crecí en el SMOU, que representa a los trabajadores en una industria dominada por los hombres. Si hubiese habido alguna desventaja, yo no estaría donde estoy hoy en día. Me convertí en la primera secretaria ejecutiva mujer del SMOU en 1999 y fui elegida la primera secretaria general mujer en 2013.

En 2015, la Asociación de Sindicatos de Singapur (NTUC, por su sigla en inglés) me eligió a mí como su segunda presidenta mujer en 56 años. Otras tres mujeres dirigentes sindicales integran el comité central actual de la NTUC, y muchas mujeres que fueron sindicalistas ocupan puestos de responsabilidad en el gobierno de Singapur, incluida la recientemente electa primera mujer presidenta de Singapur, Sra Halimah Yacob.

¿Cuáles son los logros de los que más se enorgullece?

En el SMOU, el gran aumento en el número de afiliados, de 8.000 en 1999 a 32.000 ahora; los USD22 millones en salarios atrasados que hemos ayudado a los marinos a reclamar desde 1993; y el lanzamiento, en 2014, del Centro de Simulación Marítima de Wavelink, que tuvo un costo de S\$4 millones. Este centro de formación de vanguardia permite a los oficiales marítimos mejorar sus competencias, y brinda a los cadetes una ventaja competitiva durante la formación a bordo. Se está creando una reserva de oficiales y maquinistas locales cualificados y competentes para que sean los dirigentes del mañana.

Con la NTUC, los tres ejes clave de nuestro Movimiento Sindical de 2019, "Cuidado, equidad y crecimiento", para mejorar la vida de los



trabajadores, garantizar que sean tratados de manera equitativa en todos los aspectos laborales, y crecer con ellos en su evolución profesional; y la iniciativa de los interlocutores sociales de trazar un mapa de cada sector de la industria a fin de garantizar que el personal – en mi sindicato, los marinos – esté listo para hacer frente a los retos y las oportunidades de la versión 4.0 de la industria.

Singapur tiene una nueva oficina de la ITF y está organizando el Congreso este año. ¿Cómo beneficiará esto a los trabajadores y los sindicatos allí?

Como centro de excelencia para los recursos y la gobernanza, la nueva oficina reforzará el impacto de la ITF en la vida de los trabajadores del transporte en la región.

Organizar el Congreso es un privilegio monumental para Singapur. Compartiremos nuestro modelo único de tripartismo que ha creado una situación beneficiosa para el gobierno, los empleadores y los trabajadores, y proporcionaremos una buena plataforma para el intercambio de conocimientos, en particular sobre la nueva tecnología que está redefiniendo los puestos de trabajo y las funciones de nuestros trabajadores. ■



La obtención de un trato justo para los marinos

La penalización de los marinos puede surgir de los accidentes marítimos, las infracciones por contaminación o el descubrimiento de contrabando a bordo de un buque, y los marinos se convierten en chivos expiatorios de eventos que ocurren en circunstancias fuera de su control y se les niegan los servicios de representación e interpretación. El Boletín de los Marinos analiza un caso terrible y ofrece asesoramiento sobre cómo actuar en caso de encontrarse en una situación similar.

“La penalización es un problema muy serio para los marinos. Son detenidos con demasiada frecuencia y se les niega el acceso a las reglas normales del juego limpio y la justicia con las que defenderse contra cargos penales. Los marinos tienen el derecho a realizar su trabajo sin tener miedo de recibir un trato injusto, o, incluso peor, ser detenidos sin derecho a recurrir a una justicia y representación justas.”

Jaqueline Smith, coordinadora marítima de la ITF

La respuesta de afiliados sindicales ayuda a liberar a marinos bengalíes encarcelados

Kazi md Abu Sayed, secretario general adjunto (representante de los jóvenes) de la Asociación de Oficiales de la Marina Mercante de Bangladesh (BMMOA, por su sigla en inglés), narra la espeluznante historia de la tripulación del Asteris en Nigeria

En marzo de 2015, el petrolero Asteris, de bandera panameña, estaba en el atracadero a la espera de ser reparado y había embarcado su carga en Cotonou (Benin), cuando cuatro maquinistas de Bangladesh se incorporaron a los otros 18 tripulantes que ya estaban a bordo. Fueron contratados a través de un agente local de una compañía de gestión griega, Western Mediterranean Shipping, que tenía un acuerdo con el propietario, Sea Crown Maritime.

Pronto descubrieron que el equipo de seguridad del buque no estaba funcionando y que no había una cultura de seguridad a bordo. El alojamiento y la alimentación eran deficientes.

El 26 de marzo, el buque zarpó para realizar una prueba en alta mar a fin de comprobar el funcionamiento de la maquinaria. Cuando el tercer maquinista Rafiqul Islam se dirigía a su camarote a las 4 de la madrugada, el jefe de máquinas le dijo que el buque permanecería en aguas de Cotonou. Cuando despertó, descubrió que el buque había sido arrestado por la Armada de Nigeria por falta de documentación de la carga y que el buque se encontraba a 100 millas marinas de la tierra más próxima, Lagos en Nigeria.

La Armada llevó el buque al atracadero en Lagos, el 30 de marzo, y detuvo a 11 tripulantes para someterlos a un interrogatorio. Al cabo de siete días, les permitió regresar al buque y remitió la cuestión a la Comisión de Delitos Económicos y Financieros de Nigeria (EFCC, por su sigla en inglés).

La EFCC detuvo a cinco tripulantes para realizar una investigación durante unas seis semanas, antes de liberar al comandante y permitirle que regresara a Grecia. El 10 de junio presentó cargos contra nueve tripulantes oriundos de las Filipinas y Bangladesh — el capitán, el primer oficial de puente, el jefe de máquinas, el tercer oficial, dos terceros maquinistas, dos encargados de operar la bomba y un engrasador — y los detuvo el 16 de junio. Los cuatro cargos contra los hombres estaban relacionados con los certificados de carga del buque, pero la tripulación

de Bangladesh ni siquiera había subido a bordo cuando se cargó el combustible. Los tripulantes de Ghana y Benin, que trabajaban todo el año en el Asteris, no fueron acusados.

El buque fue arrestado en Lagos y, desde el 18 de junio de 2015, los cinco marinos filipinos y los cuatro de Bangladesh fueron a juicio en el tribunal federal de Lagos y permanecieron en prisión. El 15 de diciembre de ese año fueron declarados culpables por el cargo de contrabando de la carga de petróleo crudo.

Los nueve fueron sentenciados a cinco años de cárcel si no pagaban una multa de 20 millones de Nairas (aproximadamente USD100.000) cada uno. El propietario del buque se negó a pagar las multas, a pesar de que les debía meses de salario, y los abandonó.

La cárcel era un lugar caluroso, abarrotado de gente, violento y lleno de drogas. Las instalaciones sanitarias eran deficientes, no había un lugar para darse una ducha y el suministro de agua era intermitente. Los hombres recibían poca agua y alimentos a menos que pagaran sobornos, y no tenía ninguna comunicación con sus familias.

La compañía prometió tramitar una fianza, pero no lo hizo. Ni tampoco proporcionó alimentos ni provisiones, ni el dinero para adquirirlos. Los hombres estaban constantemente hambrientos, hasta que marinos de Bangladesh que llegaban en buques que visitaban el país les daban dinero para comprar alimentos, kerosene para cocinar y agua potable. Sin esa ayuda financiera no habrían sobrevivido.

El Sr. Islam me dijo: “Cada audiencia ante el tribunal despertaba nuestras esperanzas para luego defraudarlas, y nos causaba sufrimiento y tortura mental. De vez en cuando nos llevaban al tribunal, pero el tribunal no se reunía porque el juez o un abogado estaban ausentes. A veces sentíamos que sería mejor cometer suicidio que soportar ese sufrimiento terrible.

“En cada audiencia, nuestro abogado defensor nigeriano designado por la compañía nos daba esperanzas de ser liberados, pero nos mentía

sobre la fianza y, en realidad, estaba actuando en nombre del famoso propietario. Siempre que presionábamos a nuestra compañía por nuestra fianza y salario, esta nos amenazaba para que nos mantuviéramos en silencio.”

Mientras tanto, 13 tripulantes permanecieron varados en el Asteris y solicitaron ayuda a la ITF. La ITF rápidamente les suministró provisiones a través de la ISWAN (Red Internacional para el Bienestar y la Asistencia de los Marinos) y ayudó a repatriarlos. Cuando la BMMOA se enteró de los hombres bengalíes encarcelados, alertamos inmediatamente a la comunidad marítima bengalí y al gobierno, y a la ITF en Londres. La ITF designó a un estudio de abogados en Lagos para ayudar con su apelación.

Mi sindicato comenzó a recaudar fondos para pagar las multas de los hombres. La respuesta de nuestros miembros alrededor del mundo fue tan generosa que recaudamos el monto necesario en tres meses. Los marinos salieron de la cárcel y fueron repatriados a Bangladesh el 2 de mayo de 2016.

Desde entonces hemos ayudado a los hombres y sus familias con dinero y apoyo emocional, y actualmente todos se encuentran en el mar y gozan de buena salud. Pero la apelación continúa hasta hoy en día. ■

El destino de los marinos filipinos

Al cierre de la edición del Boletín de los Marinos, los cinco marinos filipinos continúan detenidos en la prisión Ikoyi, en Nigeria, tras negárseles el recurso de apelación en octubre de 2017. El sindicato de la ITF Amosup, en las Filipinas, junto con la ISWAN y el Departamento de Asuntos Exteriores de las Filipinas (DFA), están trabajando juntos para ayudarlos, y el DFA ha brindado asistencia jurídica a los marinos.

Qué hacer si usted enfrenta cargos penales

En caso de enfrentar cargos penales o una investigación realizada por autoridades locales, es fundamental que los marinos reciban un trato justo, independientemente de las circunstancias y de la culpabilidad o inocencia de las partes involucradas. El asistente jurídico de la ITF Jonathan Warring ofrece orientación por si esto le sucediera a usted

1. Conozca sus derechos

Los marinos trabajan en países que cuentan con distintos sistemas jurídicos y distintos niveles de respeto por los derechos humanos. No obstante, si usted sabe cuáles son algunos de sus derechos humanos básicos, puede insistir en que se respeten.

En el Pacto internacional sobre derechos civiles y políticos (ICCPR, por su sigla en inglés) se exponen en detalle los derechos que deberían concederse a todas las personas cuando sean arrestadas, detenidas y enjuiciadas por cualquier Estado.

Las directrices conjuntas OMI/OIT sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo se prepararon teniendo presentes instrumentos internacionales sobre los derechos humanos, entre ellos, el ICCPR. Este instrumento proporciona asesoramiento específico a los marinos, propietarios de buques, Estados de abanderamiento y Estados rectores de puerto sobre cómo garantizar que los marinos reciban un trato justo.

2. Procure obtener ayuda

Cuando se enfrente a una investigación, una detención o cargos, póngase en contacto con personas y organizaciones que puedan ayudarlo. Es importante que ellos estén al tanto de la situación. A continuación figuran algunos ejemplos de personas que conviene contactar:

- El propietario del buque o su empleador
- Representantes sindicales
- El inspector local de la ITF
- El cónsul local o la embajada del Estado de abanderamiento
- El cónsul local o la embajada de su país de origen
- Su familia
- Cualquier misión para marinos o centro para marinos local

3. Su conducta

Si usted es entrevistado por la policía o las autoridades locales en relación con un incidente, debería estar dispuesto a colaborar y proporcionar información veraz. Recuerde que usted tiene el derecho de no autoincriminarse. Eso supone que usted no tiene que dar ninguna información que pueda indicar que usted estaba en falta o que ha cometido una infracción. A fin de ejercer ese derecho, usted debería responder a las preguntas diciendo "sin comentarios" o permaneciendo en silencio.

Si las autoridades encargadas de realizar la investigación utilizan un idioma con el que usted no está familiarizado, deberían proporcionarle a un intérprete. Si no lo hacen, usted debería solicitar que se le proporcionara uno. Usted tiene derecho a negarse a firmar documentos que no hayan sido traducidos a un idioma que usted entienda.

4. Representación jurídica

El derecho a representación jurídica se aplica de forma diferente de un Estado a otro. Si usted es arrestado por la policía, o detenido por autoridades estatales, debería permitírsele contar con representación jurídica. Es posible que pueda obtener representación gratuita, o, en algunas circunstancias, podría solicitar a su empleador que le proporcionara a un abogado. Se le debería permitir a usted hablar con su abogado de forma confidencial. ■

Más fuentes de información y asesoramiento

La nueva guía didáctica de la ITF sobre la penalización

En septiembre de 2017, la ITF elaboró una guía didáctica para informar a los marinos de sus derechos. En el mismo figuran las directrices conjuntas OMI/OIT

<https://goo.gl/mGTE3N> o <http://www.itfseafarers.org/ITI-criminalisation.cfm>.

Seafarers' Rights International

Obtenga más información sobre sus derechos legales en:

<http://seafarersrights.org/seafarers-subjects/criminal-law/>

Vea la película de SRI para ayudar a los marinos https://www.youtube.com/watch?v=ZhgHD_MEBo0&feature=youtu.be

En el siguiente enlace pueden encontrar el video con subtítulos en español publicado por el Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante:

<https://www.youtube.com/watch?v=rtFkS3Off6g>

Instale la aplicación de SRI en su dispositivo iOS o android visitando <http://m.seafarersrights.org/> y siga las instrucciones para guardar la aplicación en su dispositivo <http://seafarersrights.org/how-to-use-the-sri-app/>

Lea el fragmento de una encuesta de SRI sobre los derechos humanos de los marinos que enfrentan investigaciones penales en:

<https://goo.gl/cYQrQx> o <http://seafarersrights.org/seafarers-subjects/human-rights/extract-sri-survey-human-rights-of-seafarers-facing-criminal-investigations/>

EL ICCPR

<https://goo.gl/Lkg2j9>.

Promoviendo la salud y el bienestar de los marinos de Myanmar

Lu Aung y Aung Kyaw Linn describen cómo la IFOMS ha respondido a los crecientes problemas de salud y bienestar de los marinos de Myanmar



La mayoría de los marinos de Myanmar trabajan en buques gestionados de manera inadecuada, con condiciones laborales y de seguridad deficientes y salarios bajos. Tienen que tener cuidado para evitar accidentes, y no disponen de tiempo para prestar atención a su salud y bienestar, como por ejemplo, ocuparse de los asuntos familiares o del estrés. Como resultado, muchos marinos regresan del mar con problemas de salud que, a su vez, generan problemas familiares.

En respuesta, la IFOMS creó, en mayo de 2016, un programa de salud y bienestar con el apoyo del Fondo de la ITF para los Marinos. Desde entonces, la IFOMS ha ayudado a estimular la capacidad de los marinos para acceder a información sanitaria en el mar y aumentar la detección y el tratamiento

precoces de las enfermedades. Proporciona folletos sanitarios, distribuye preservativos y promueve activamente el uso de preservativos. Y alienta a los marinos a intercambiar conocimientos sanitarios con sus compañeros a bordo y con sus mujeres.

La IFOMS organiza una serie de seminarios gratuitos sobre salud y bienestar, donde médicos profesionales comparten sus conocimientos con los marinos y sus mujeres sobre una serie de cuestiones médicas. También capacitamos a marinos activos para que se conviertan en formadores de instructores y difundan la concienciación sobre la salud entre sus compañeros de trabajo. Hasta el momento hemos organizado siete sesiones de capacitación, que atrajeron a un total de 150 participantes, y más de 600 personas han adquirido conocimientos sanitarios

de nuestros formadores de instructores.

La oficina de la IFOMS tiene su propio doctor profesional que está disponible para brindar asesoramiento gratuito sobre problemas sanitarios específicos a los marinos y sus familias, y distribuir preservativos gratuitos.

Ya se han podido ver algunos resultados buenos del programa. Los marinos están mucho más activos en cuanto a procurar información sanitaria y deliberar sobre ella, y cuidar mejor de sí mismos. Más de 100 personas participaron en cada uno de nuestros dos seminarios de concienciación sobre el VIH.

Creemos que la capacitación y los materiales han llegado ya a unas 2.500 personas. Las mujeres de los marinos nos han pedido que les ofrezcamos un programa similar adaptado a ellas.

Centramos en los formadores de instructores y su creciente visibilidad a bordo ha mejorado el perfil y el prestigio de la IFOMS entre los marinos en general. Esto ha generado un aumento en el número de afiliados, lo cual demuestra que el programa de salud y bienestar puede también respaldar nuestra labor sindical.

Ko Thurein Aung se convirtió en miembro de la IFOMS tras asistir a uno de nuestros seminarios. Nos dijo: "Tuve atención médica gratuita para mis familiares a través del programa de salud y bienestar de la IFOMS y es una gran oportunidad para mí. También sabíamos del esfuerzo y la amabilidad de la IFOMS con los marinos de Myanmar. En ese sentido, me interesaba la IFOMS, me informé sobre la IFOMS, creo en su desempeño y me convertí en miembro de la IFOMS. El programa de salud y bienestar es un gran apoyo para los marinos de Myanmar." ■



Estudio ayuda a sindicato a mejorar la atención prenatal contra el VIH

El Dr. Syed Asif Altaf, coordinador del programa sobre el VIH/SIDA y el bienestar, y María Flores Jayme, del AMOSUP (Sindicato Asociado de Oficiales Marinos y Marineros de las Filipinas) informan sobre cómo un estudio de la vulnerabilidad al VIH de las mujeres de marinos filipinos embarazadas ha tenido como consecuencia una mejora en la atención prenatal



La infección por el VIH en las Filipinas está extendida y aumenta constantemente. Los trabajadores filipinos que trabajan en el extranjero están identificados como particularmente expuestos al riesgo.

Resulta difícil hablar con alguien sobre cuánto confía en su marido y cuán profundamente cree en su matrimonio. Pero el AMOSUP realizó un estudio en 2016 entre las mujeres de marinos embarazadas para determinar sus conocimientos sobre el VIH y el alcance de su vulnerabilidad a la infección. Cien mujeres que procuraron consultas prenatales en hospitales del AMOSUP respondieron.

En el estudio se constató que la mayoría de las mujeres embarazadas eran jóvenes y tenían un nivel de estudios elevado. Tenían acceso a métodos anticonceptivos y los utilizaban, pero su nivel de conocimiento sobre el VIH era bajo. Su vulnerabilidad a la

infección era considerablemente elevada, sobre la base del comportamiento percibido – y autodeclarado – de sus parejas.

En una encuesta realizada por la ITF en 2013 a marinos filipinos se constató que el 78 por ciento de los hombres creían que una mujer estaba a salvo siempre y cuando se mantuviera fiel, sin tener en cuenta el comportamiento del marido. Se reveló que mientras estaban lejos de casa, el 43 por ciento de los marinos filipinos tenían compañeras sexuales regulares y el 23 por ciento tenían compañeras sexuales ocasionales. El porcentaje de uso de preservativos era de tan solo el 40 por ciento.

Existen numerosos programas para concientizar a los marinos sobre cómo prevenir el VIH y otras infecciones de transmisión sexual, pero pocos para sus mujeres. Durante los controles prenatales se somete a las mujeres de marinos embarazadas a pruebas de hepatitis B, entre otras infecciones de transmisión sexual,

pero no se las alienta a solicitar una prueba para determinar si tienen el VIH, si bien los factores de riesgo para adquirir ambas enfermedades son similares.

El estudio del AMOSUP mostró la necesidad de:

- La detección temprana entre las mujeres, en particular las embarazadas, para prevenir la transmisión del VIH al niño no nacido, y permitirles obtener el tratamiento necesario para reducir su carga viral y prevenir complicaciones.
- La educación sobre la prevención del VIH y las infecciones de transmisión sexual durante los controles prenatales y las visitas al hospital.
- Unos controles más estrictos de las infecciones en los hospitales porque las mujeres de los marinos que no sepan que son seropositivas podrían estar recibiendo atención prenatal y dando a luz.

Como resultado, en 2017, el AMOSUP mejoró sus programas

y políticas prenatales, e introdujo varios nuevos, entre los cuales figuran:

- Alentar a las mujeres embarazadas a que asistan a clases prenatales en los hospitales del AMOSUP a fin de someterse a la prueba del VIH; esto ha tenido como consecuencia un aumento en el número de pruebas realizadas
- Unas campañas más activas sobre el VIH, incluso en asociación con los programas Positibong Marino, en las salas de espera de los hospitales del AMOSUP
- Una colaboración más estrecha entre el AMOSUP, el departamento nacional de salud y otras organizaciones no gubernamentales
- Un mejor tratamiento de seguimiento a toda mujer de marino embarazada cuya prueba dé positivo
- Una implementación más estricta de los protocolos sobre el control de las infecciones durante el parto ■

“Mi marido es responsable y sabe lo que es bueno para él y para nosotros. Sé que mi marido me ama, y si comete alguna infidelidad, no sé si lo culparé a él directamente... No quiero preguntarle porque parecerá que estoy dudando de él. Simplemente hay que confiar y ser fiel.”

Participante en el estudio



Tutoría de cadetes

Kimberly Karlishoej, consultora del Fondo de la ITF para los Marineros, analiza la importancia de la tutoría – una tradición de larga data para aprender los gajes del oficio en el mar, que parece estar en declive – y presenta un nuevo proyecto para la tutoría de los marinos

Durante siglos, el conocimiento se ha transmitido de una generación de marinos a otra. Pero el Fondo para los Marineros de la ITF escucha cada vez con mayor frecuencia a los cadetes, marinos, sindicatos e instituciones de formación marítima señalar que hay muy pocos oficiales superiores con la disposición o la preparación para asumir una función de tutor con los oficiales subalternos y los cadetes.

La tutoría es la transferencia informal de conocimientos basados en la experiencia que pueden ayudar a los marinos en su desarrollo profesional. También es un mecanismo de apoyo que puede ayudar a los marinos con menos experiencia a que se sientan menos aislados socialmente, mejorar su bienestar y mejorar sus conocimientos de idiomas. Además de hacer que la vida en el mar sea más agradable, está demostrado que la tutoría mejora la retención y la seguridad a bordo, lo cual puede tener como consecuencia un ahorro en los costos. Por tanto, hay muchos buenos motivos para ser tutor.

Cualquiera puede ser tutor, pero los mejores tutores tienen algunas cosas en común:

- Utilizan las oportunidades de aprendizaje informal usando experiencias de la vida real.
- Actúan como modelos, ofrecen consejos sobre cómo tener éxito como marino compartiendo los conocimientos profesionales y las críticas constructivas.
- Entienden que no necesitan tener todas las respuestas. Los grandes mentores saben en qué momento tender la mano y ayudar a los marinos subalternos a encontrar por sí mismos las respuestas aprovechando los recursos disponibles.
- Crean un ambiente seguro para las preguntas y alientan a los demás a participar en los debates.
- Entienden la importancia de las relaciones y el entorno excepcional de la vida en el mar

que afecta la capacidad de los marinos para comunicarse con sus seres queridos.

- Entienden que ser un asesor de confianza supone también estar presente para brindar apoyo emocional: estar disponible para escuchar con empatía, explicar las reglas no escritas, y reconocer las desilusiones y las victorias de la vida. Los buenos mentores pueden lograr un equilibrio entre mostrar empatía y alentar al marino a hacer frente a una situación.
- Trazan un rumbo con el marino subalterno. Una buena tutoría comienza con un análisis de dónde quiere terminar el marino... como capitán, en tierra...? Esos objetivos se convierten en la base de la asociación con el mentor.
- Saben que tanto el mentor como el alumno ganan confianza y desarrollan aptitudes de liderazgo mediante un proceso de tutoría bidireccional.

Todo el mundo tiene conocimientos para compartir. Los marinos más jóvenes, que tienen más rapidez para adaptarse a las nuevas tecnologías a bordo que algunos de los marinos de mayor antigüedad pueden "invertir la función de mentor", cambiar el modelo tradicional y que sea el marino más joven el que enseñe trucos nuevos al marino más veterano.

El Fondo para los Marineros de la ITF está financiando un nuevo proyecto de tutoría de marinos, junto con la Universidad de Southampton Solent, en el Reino Unido, a fin de investigar el ámbito y la competencia de los diversos programas de tutoría que se utilizan actualmente en las compañías navieras a escala internacional.

Esperamos que esta investigación detallada ayude a demostrar los numerosos beneficios de la tutoría, incluido el impacto que tiene en la salud y el bienestar de los marinos y en la mejora de la seguridad a bordo. ■

Iniciativa de la industria procura hacer frente a la corrupción marítima

Cecilia Muller Torbrand, directora de programas, describe cómo la labor de la Red de anticorrupción marítima (MACN, por su sigla en inglés) está ayudando a los capitanes y las tripulaciones que se encuentran en la primera línea de la lucha contra la corrupción



MACN Maritime Anti-Corruption Network

Los marinos están familiarizados con el concepto de los pagos de facilitación: los pedidos de los funcionarios portuarios de dinero en efectivo, refrescos, cigarrillos o alcohol antes de que se lleve a cabo un servicio de rutina. Para los marinos, esto puede ser un problema grave y estresante. Rehusarse no siempre es sencillo, y es probable que los pedidos se conviertan en extorsión y que a veces estén acompañados de amenazas a la seguridad de la tripulación o el buque.

Hacer frente a este problema sistémico requiere de medidas de colaboración adoptadas a nivel de toda la industria. Las compañías navieras pueden trabajar en la capacitación, las políticas y los procedimientos para ayudar a los marinos a rechazar los pedidos, pero si las autoridades o el personal portuario continúan considerando que esos pagos son aceptables y las exigencias persisten, no habremos avanzado mucho.

En 2011 decidimos intentar despertar el interés de toda la industria al adoptar un enfoque conjunto para hacer frente a la corrupción. Hoy en día, la MACN cuenta con 90 compañías miembro.

La red se rige por tres pilares estratégicos:

- 1. La creación de capacidad:** brindar soluciones a los miembros y apoyar su trayectoria interna de cumplimiento, por ejemplo, a través de la capacitación anticorrupción para capitanes y empleados.
- 2. Las medidas colectivas:** impulsar cambios en el entorno operativo y crear asociaciones con la industria y los gobiernos. Analizamos las cuestiones y posteriormente respaldamos la implantación de medidas atenuantes para hacer frente a la corrupción en los puertos. Procuramos lograr el compromiso activo de los gobiernos para abordar la corrupción sistémica, aportar pruebas y ofrecer soluciones. Tenemos programas en el canal de Suez, Argentina, Nigeria, Indonesia y Tailandia, y estamos organizando nuevas iniciativas en India y China.

- 3. La cultura de la integridad:** contribuir a elevar las normas de integridad y la sensibilización sobre las cuestiones de integridad. Por ejemplo, ofrecemos nuestra capacitación a escuelas para preparar a los marinos recién graduados para hacer frente a las cuestiones de integridad. Mediante un grupo de trabajo intersectorial, la MACN trabaja con la ITF y otras organizaciones marítimas para vincular los casos de corrupción con la seguridad de los marinos.

Hemos constatado algunas repercusiones sorprendentes como consecuencia de nuestras medidas colectivas. En nuestra campaña Di que no, en el sumamente difícil canal de Suez, los miembros acordaron rechazar las demandas utilizando materiales coordinados sobre comunicaciones y una guía didáctica para capitanes; esto ha tenido como consecuencia una disminución en el número de demandas. En el puerto indonesio de Tanjung Priok presionamos para que se actualizaran los sistemas informáticos que permitían a los operadores rastrear continuamente el emplazamiento de su contenedor y entender los motivos detrás de cualquier cambio.

En Nigeria trabajamos con las autoridades para crear procedimientos operativos normalizados para los funcionarios portuarios, junto con una capacitación sobre integridad y la implantación de un mecanismo de reparación de agravios. En Argentina hemos encabezado un proyecto que incrementará la eficiencia, la integridad y la transparencia de las inspecciones de los tanques y el casco. Las iniciativas en ambos países se centran en reducir la posibilidad de que los buques sufran retrasos o sean seleccionados por motivos poco claros o infundados.

Este es un buen comienzo en una industria enorme y diversa, pero estamos decididos a obtener una mayor aceptación de nuestro enfoque y medidas colectivas.

Obtenga más información sobre la MACN en www.maritime-acn.org ■

Cecilia fue una de las principales impulsoras de la creación de la MACN en 2011. Anteriormente, había sido una funcionaria superior encargada del cumplimiento, en el Grupo Maersk, durante más de ocho años, y ha estado a cargo de iniciativas anticorrupción a escala mundial.

Visión desalentadora de la vida en los buques para el transporte de ganado de exportación

La Dra. Lynn Simpson es una veterinaria anteriormente especializada en trabajar a bordo de buques para el transporte de ganado de exportación. En este artículo relata su visión de las condiciones típicas que encontraba entre las tripulaciones que cuidaban ganado en pie

El mar llama a muchas personas por las aventuras que promete.

A otras les proporciona la oportunidad de alimentar a su familia. Descubrí que esto era común entre los marinos con los que viajaba cuando era veterinaria.

Los oficiales tienen capacitación y pueden pasar de un tipo de flota a otro. Las tripulaciones de cubierta en los buques para el transporte de ganado por lo general no suelen tener capacitación marítima y se han hecho a la mar debido a una falta de opciones en su país de origen.

Terminan aprendiendo sobre la gestión del ganado en el empleo. Solo una capacitación rudimentaria: proporcionar pienso y agua, y lavar las aguas sucias cuando se puede.

Raras veces existe una formación sobre el bienestar de los animales o las normas sobre el transporte marítimo. Por lo general, no tienen idea de que pueden recibir asistencia más allá de una taza de café en una de las misiones para marinos en puerto. En raras ocasiones, o quizá en ninguna, están al tanto de las organizaciones de derechos humanos o de representación laboral a las que pueden recurrir si se sienten explotados.

Y a menudo se sienten explotados, cuestionan las condiciones, el salario y la duración de los contratos. Los contratos de 10 meses, el trabajo arduo durante 12 horas, siete días a la semana eran algo sumamente común.

Las tripulaciones hacen lo que sea para gestionar el ganado. Esto por lo general supone diseccionar a los animales muertos con cuchillos y hachas, y deshacerse de manera asquerosa y descuidada de los animales que se están desintegrando tras morir de estrés térmico en gran número.

Siempre tenían un alojamiento más hacinado que los oficiales, a menudo con una prestación frugal para elementos básicos, tales como alimentos y productos de higiene personal.

He viajado en buques donde el agua para lavarse era opaca, con óxido y polvo, donde el aire acondicionado de los camarotes era apagado por un capitán malicioso durante un verano en el Golfo Pérsico, obligándolos a dormir en el techo para poder descansar.

Muchos marinos me dijeron que piensan que lo que ocurre con los animales en los buques está mal, pero en mi opinión, también está mal lo que ellos mismos soportan.

Los maquinistas detestan trabajar en cubiertas con ganado por el peligro que representa el ganado agresivo. Otros simplemente se sienten agobiados por el olor y las aguas sucias en las que se ven envueltos. Los electricistas están bajo una enorme presión: si la ventilación falla, a menudo tienen solo unas horas para salvar a la carga de la muerte.

Había prácticas peligrosas, como pintar los costados del buque sin arneses. Y había muy poco conocimiento sobre el comportamiento animal. Por ejemplo, la iluminación instalada dentro de los corrales generaba pequeñas electrocuciones leves, puesto que nadie entendía que el ganado aburrido masticaría el cableado que tuviera a su alcance. En un caso fue necesario que ocurrieran varias muertes sospechosas de ganado y que varios tripulantes, entre ellos yo misma, notificaran haber recibido descargas eléctricas de las barandillas para que se retirara la iluminación.

La mayoría de los marinos trabaja en una mezcla de temperaturas heladas o sumamente calurosas, pero solo unas pocas compañías proporcionan la indumentaria o el equipo de protección personal adecuados.

La comunicación asequible para que la tripulación pueda ponerse en contacto con el mundo exterior era escasa, lo cual se traducía en soledad, una elevada incidencia de depresión y descontento.

A pesar de todo esto, nunca escuché a ningún marino quejarse ante la compañía por temor a perder su sustento. ■

Protección de los puestos de trabajo de los marinos en sus países

El Boletín de los Marinos informa sobre los esfuerzos sindicales para proteger el cabotaje – reservar el comercio marítimo nacional de un país para sus propios ciudadanos a fin de garantizar trabajadores cualificados y puestos de trabajo dignos para el futuro de la industria – que continúa viéndose amenazado por aquellos que buscan obtener grandes beneficios socavando las normas de contratación.



Capacitación de marinos a cargo de SIU Canadá recibe elogios del gobierno de los EE.UU.

Jim Given, presidente del SIU Canadá y director del grupo de tareas sobre cabotaje de la ITF, acoge con beneplácito el reconocimiento gubernamental a su programa de capacitación para marinos

Realizamos una inversión importante en la capacitación de nuestros marinos en las competencias que necesitan, tanto cuando se desempeñan en nuestras aguas nacionales como a escala internacional. Por tanto,

nos alegró mucho cuando la Secretaria de Transporte de los EE.UU., Elaine Chao, elogió dicha labor en la convención del Sindicato Internacional de Marinos de América del Norte (SIU, por su sigla en inglés), celebrada en septiembre de 2017.

Resultó particularmente alentador oír a la Sra. Chao reafirmar el compromiso del gobierno de los EE.UU. con la Ley Jones, que rige el comercio marítimo en las aguas estadounidenses y entre los puertos estadounidenses.

Pero debemos continuar luchando contra los ataques a la industria del cabotaje, sector de vital importancia. Continuaremos abogando por los puestos de trabajo de los marinos nacionales, estimulados por nuestra victoria jurídica en 2016, gracias a la cual actualmente los miembros del SIU se encuentran por primera vez tripulando buques de bandera extranjera que operan en virtud de una exención.

Cuando los tratados internacionales como el CETA (Acuerdo integral de economía y comercio, entre los EE.UU. y Canadá) amenacen con socavar los beneficios del cabotaje marítimo mediante la liberalización de la industria naviera, nosotros continuaremos movilizándolo todo el poder del movimiento sindical internacional para impedirlo.



Sindicato noruego obtiene amplio apoyo para el cabotaje

El Sindicato de Marineros Noruegos está obteniendo apoyo de los alcaldes para el cabotaje, señala su presidente, Johnny Hansen

Los marinos noruegos se encuentran bajo presión. Los buques de bandera extranjera con tripulantes cuyas condiciones laborales son muy inferiores a los niveles de Noruega están creando una realidad intolerable para nuestros miembros.

Queremos que nuestro gobierno examine las posibilidades de que Noruega exija normas laborales noruegas – en cuanto a salarios y condiciones – para todos los buques que operen a lo largo de un determinado período en aguas noruegas y en nuestra plataforma continental.

Por tanto, en el último año y medio, el Sindicato de Marineros Noruegos ha movilizado una campaña para ilustrar e informar al público en general, y a nuestros políticos locales, a fin de obtener apoyo para nuestros argumentos cuando los presentemos ante el gobierno central.

El tiempo y la energía que hemos invertido en reuniones con alcaldes y autoridades locales en distintas partes del país están valiendo la pena. Muchos pensaban que las normas laborales estaban bien y han quedado asombrados al enterarse de lo que realmente está ocurriendo con nuestros marinos. Como consecuencia de ello, estamos obteniendo mucho apoyo de los consejos municipales y los alcaldes de distintas partes de Noruega.

Esos eventos han generado también buena publicidad en la prensa noruega, lo cual ha proporcionado un estímulo a nuestros miembros y ha generado una toma de conciencia de la población. Me complace señalar que las encuestas de opinión muestran unos niveles de apoyo público que van del 70 al 95 por ciento.

No obstante, la batalla dista mucho de haber concluido, y nuestras deliberaciones continuarán. Nuestro objetivo es que la actividad marítima en nuestras aguas y en la plataforma continental debería estar cubierta por una ley que exigiera que todos los marinos recibieran una remuneración acorde a las normas noruegas. Si usted trabaja en Noruega, su salario debería ajustarse a nuestras condiciones. Nunca nos daremos por vencidos.



Sindicatos presionan por ministerio marítimo en Chile

Juan Luis Villalón Jones, inspector de la ITF en Chile, informa sobre la campaña sindical por un ministerio marítimo

El 28 de junio de 2017 se deliberó sobre el cabotaje cuando sindicatos de marinos y pescadores de la ITF en Chile asistieron a un seminario con senadores y miembros de la cámara baja en el congreso político nacional para debatir sobre la necesidad de crear un ministerio marítimo. También participaron representantes de una serie de organizaciones marítimas de Chile, incluida la Asociación nacional de armadores de buques, el antiguo director de la Armada de Chile, academias marítimas y asesores gubernamentales.

Como sindicatos de marinos manifestamos nuestras inquietudes sobre la manera en que se está creando legislación para abordar cuestiones financieras, más que sociales, laborales o ambientales. Todos los representantes marítimos respaldaron mantener el cabotaje para los marinos chilenos y se comprometieron a luchar contra la apertura del cabotaje tanto de carga como de pasajeros.

Desde entonces, la cámara baja de nuestro parlamento ha incorporado la idea, pero desea crear un puesto de subsecretario, en lugar de secretario (ministerio) y, por tanto, continuaremos luchando.

Mientras tanto, los ciudadanos chilenos continuarán trabajando a bordo de buques con la bandera chilena. Si las compañías extranjeras desean operar en Chile, serán bienvenidas, pero únicamente si se ajustan a las mismas reglas y al mismo sistema tributario que los armadores de buques chilenos.

Encuesta revela el alcance del cabotaje

Deirdre Fitzpatrick, directora ejecutiva de Seafarers' Rights International (SRI), presenta las singulares conclusiones de una encuesta mundial sobre el cabotaje

La regulación del comercio de cabotaje marítimo es a menudo polémica y refleja las prioridades políticas, económicas y sociales de los gobiernos nacionales. Los argumentos de los sindicatos que procuran proteger los puestos de trabajo nacionales son una voz que hay que tener en cuenta.

A fin de participar en sus argumentos, debe ser útil estar al tanto del alcance de las restricciones del cabotaje marítimo en el mundo. Este es un ejercicio que la ITF emprendió en 2016, cuando contrató al SRI para llevar a cabo una encuesta mundial sobre las leyes de cabotaje marítimo a fin de determinar cuántos países restringen el acceso de los buques extranjeros a su comercio de cabotaje marítimo.

Anteriormente solo había habido unos pocos estudios sobre las leyes a escala mundial que regulaban el cabotaje marítimo. En 1991, la administración marítima del Departamento de Transporte de los EE.UU. se puso en contacto con 56 países procurando obtener información amplia sobre las restricciones al comercio de cabotaje marítimo. En la encuesta se determinó que 47 de los 53 países que participaron en la encuesta restringían la actividad extranjera en relación con el cabotaje marítimo. En 2010, el Sindicato Marítimo de Australia utilizó esos resultados para estudiar a 35 países con restricciones a algún tipo de actividad extranjera en el cabotaje marítimo y para abordar los aspectos jurídicos, económicos y políticos del cabotaje marítimo.

Durante 2016 y 2017, el SRI realizó una encuesta a escala mundial sobre las leyes de cabotaje marítimo, comenzando con 193 países que son miembros de las Naciones Unidas. Excluimos a los países sin litoral y a los países con un solo puerto, con lo cual quedaron 136 países en la encuesta. Nos pusimos en contacto con abogados en cada uno de esos 136 países. En la encuesta se determinó que 91 países (casi el 67 por ciento de los países con dos o más puertos) tienen algún tipo de restricción sobre los buques extranjeros que operan en el comercio de cabotaje marítimo. Esta es una conclusión singular. ■



La ITF defiende los derechos de los pescadores tailandeses

Nuevo centro de campañas de ITF Asia Pacífico para construir poder sindical

La ITF a través de sus sindicatos está comprometida con la construcción de sindicatos y el cuestionamiento del aumento del poder empresarial y la desigualdad. Teniendo esto presente, la ITF ha reestructurado su región de Asia Pacífico para crear "centros de excelencia".

El centro de campañas de Asia Pacífico, en Sídney, se centrará en:

- *La creación de sindicatos fuertes y activos y la obtención de afiliados*
- *La formulación y realización de campañas innovadoras para aumentar los salarios, mejorar las condiciones y los derechos sindicales de los trabajadores del transporte y*
- *El freno al poder empresarial.*

El centro construirá el poder y la capacidad sindical uniendo y activando a los trabajadores de distintos lugares de trabajo del mundo y creando técnicas de campaña exitosas que puedan compartirse en toda la ITF.

En la pesca tailandesa, por ejemplo, la investigación pormenorizada de las empresas y la industria servirá de base para la campaña pública de la ITF. La labor se sustenta en recurrir a los minoristas y otras compañías para poner fin al doble rasero que se aplica en sus cadenas de suministro y extender los códigos de prácticas y los compromisos laborales a las iniciativas laborales para los pescadores.

A lo largo de 2018, el centro se centrará en alinear su labor con la de otras secciones, departamentos y regiones de la ITF. Tiene previsto crear una red mundial de activistas dispuestos a participar en acciones que apoyen sus campañas y las de sus afiliados. En última instancia, el objetivo del centro es ser un núcleo para la sindicalización y la organización de campañas para los afiliados a la ITF y otros sindicatos, sus federaciones sindicales mundiales, y otras organizaciones comprometidas con la construcción del poder de los trabajadores.

Tailandia es el país más importante para la industria del atún, y cientos de miles de pescadores y procesadores de mariscos, oriundos de Camboya, Myanmar y Tailandia, participan en la cadena de suministro. La mayoría no goza de ningún derecho laboral en Tailandia, señala Shannon O'Keeffe, directora de campañas de la ITF Pacífico Sur, y la ITF está decidida a cambiar eso

En abril de 2017, la ITF reinició su campaña por los pescadores del sur de Asia, a través de la Oficina en Sydney (Australia), creando un equipo para la organización de los trabajadores en Songkhla (Tailandia). La ITF es actualmente la principal voz de los pescadores en Tailandia.

Nuestro desafío es establecer las mejores prácticas sindicales y de campaña que puedan exportarse en toda la región a fin de cambiar dinámicamente la estructura de poder en esta industria. Nuestro plan a largo plazo es construir un sindicato democrático y sostenible para los pescadores y trabajadores encargados del procesamiento de mariscos. El objetivo es educar a los trabajadores migrantes, en su mayoría oriundos de Myanmar y Camboya, sobre sus derechos, los sindicatos, y cómo denunciar los incidentes y hacerse cargo de los problemas en su lugar de trabajo.

La ITF ya ha prestado asistencia en la planificación y la realización de tres capacitaciones para trabajadores (una en Chonburi y dos en Songkhla) para más de 100 pescadores y trabajadores encargados del procesamiento de mariscos. El objetivo es educar a los trabajadores migrantes, en su mayoría oriundos de Myanmar y Camboya, sobre sus derechos, los sindicatos, y cómo denunciar los incidentes y hacerse cargo de los problemas en su lugar de trabajo.

También hemos estado trabajando en estrecha colaboración con Stella Maris, la Confederación de Empresas Estatales (SERC, por su sigla en inglés) y la Red de Derechos de los Trabajadores Migrantes (MWRN) a fin de alinear las capacitaciones con nuestro programa de organización sindical. Las capacitaciones han ayudado a identificar a los posibles dirigentes que puedan organizar campañas. Los organizadores de la ITF continuarán trabajando con la OIT, Stella Maris, el Comité de Solidaridad Laboral Tailandés (TLSC, por su sigla en inglés), la SERC y el Centro de Solidaridad a fin de identificar a otros posibles dirigentes y desarrollar su capacidad.

En julio, el productor de mariscos Thai Union y Greenpeace firmaron un acuerdo importante que los comprometía a mejorar sus normas laborales y ambientales. Esto contribuirá a garantizar que los proveedores que trabajan en la sombra – pescando en forma ilícita y violando los derechos de los trabajadores – ya no formarán parte de la cadena de suministro de la compañía. Asimismo, supone un avance considerable en cuanto a la limitación del impacto ambiental de algunas prácticas de

pesca terribles, genera un aumento de la cantidad de mariscos de origen ético en los principales mercados, y limita los abusos laborales y de los derechos humanos a lo largo de la cadena de suministro de Thai Union. Thai Union también ha accedido a apoyar los derechos de todos los trabajadores a la libertad de asociación y la negociación colectiva a lo largo de su cadena de suministro, incluidos los trabajadores migrantes.

La ITF ayudó a Greenpeace entre bastidores a negociar ese acuerdo, trabajando con su equipo en la estrategia de negociación y el lenguaje de las secciones sobre las normas laborales y el código de conducta del buque en el acuerdo.

Somos cautelosamente optimistas de que este acuerdo pueda ser un modelo eficaz para toda la industria pesquera. Pero la campaña de la ITF responsabilizará a Thai Union por el cumplimiento y la implantación del acuerdo y estamos acelerando nuestra organización sobre el terreno. ■

La ITF aplaude respuesta contundente de la OIT sobre los pescadores tailandeses

Jonny Hansen, director de la Sección de Pesca de la ITF, expresa su satisfacción ante la resolución de la OIT sobre la incapacidad del gobierno de Tailandia para proteger a los pescadores del trabajo forzoso

En febrero de 2016, la ITF y la Confederación Sindical Internacional (CSI) presentaron un caso ante el Consejo de Administración de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), en el que acusaban al gobierno de Tailandia de no haber implantado ni velado por el cumplimiento del marco normativo para proteger a los pescadores tailandeses y migrantes, contraviniendo con ello el Convenio N° 29 de la OIT sobre el trabajo forzoso. El 28 de marzo de 2017, el Consejo de Administración de la OIT emitió su fallo. En particular, acogimos con beneplácito las siguientes conclusiones y recomendaciones:

- Se insta al gobierno de Tailandia a colaborar con otros gobiernos de los países de origen de los trabajadores migrantes a fin de regular el uso de agentes de contratación.
- Se espera que el gobierno garantice de manera urgente que los funcionarios que han sido cómplices en el tráfico de personas serán procesados y se les impondrán sanciones efectivas.
- Se solicita que el gobierno adopte medidas para asegurarse de que la confiscación generalizada de documentos de identidad por parte de los empleadores esté prohibida por ley, investigue dichos abusos y sancione a los responsables.
- Se pide al gobierno que refuerce la capacidad de los inspectores laborales, proporcione

más capacitación para detectar la existencia de trabajo forzoso, introduzca inspecciones aleatorias y contrate a más inspectores que puedan hablar los idiomas de los migrantes.

Estas son fundamentales para lograr un cambio real para los innumerables pescadores migrantes que se han visto atrapados en el trabajo forzoso, el tráfico, las condiciones laborales deplorables y el maltrato físico. Los pescadores obtendrán incluso más protección cuando Tailandia ratifique y haga cumplir el Protocolo sobre trabajo forzoso y el Convenio N° 188 sobre el trabajo en la pesca, y, por tanto, continuaremos ejerciendo presión sobre el gobierno para que tome cartas en el asunto. ■

Pescadores migrantes en Irlanda enfrentan esclavitud legalizada

El sistema que debe proteger a los pescadores migrantes en Irlanda ha legalizado la esclavitud, señala Ken Fleming, coordinador de la ITF para Gran Bretaña e Irlanda, que se compromete a continuar presionando para lograr un cambio

La ITF está consternada por el hecho de que, casi dos años después de que el periódico *The Guardian* pusiera al descubierto la explotación generalizada de los trabajadores migrantes en la industria pesquera en Irlanda, el sistema creado para brindarles protección esté fallando estrepitosamente.

El gobierno actuó rápidamente en respuesta al artículo del *Guardian*, creó un grupo de trabajo de alto nivel para recibir pruebas de la ITF y otras entidades de la industria. Acogimos complacidos las recomendaciones del grupo de trabajo a comienzos de 2016 sobre un nuevo sistema de permisos de trabajo para poner fin a la explotación, pero advertimos

que, sin una inspección y aplicación efectivas, los permisos propuestos no tendrían ningún valor.

Continuamos expresando nuestra creciente preocupación a lo largo del año. En las inspecciones gubernamentales se determinó que la cuarta parte de los pescadores migrantes no estaban incluidos en el plan, y los propietarios de botes estaban utilizando el sistema para pasar de pagar a las tripulaciones en función de un sistema de remuneración a la parte a pagarles el salario mínimo.

En febrero de 2017, 68 pescadores migrantes asistieron a una reunión de la ITF. Muchos de ellos notificaron que trabajaban

demasiadas horas y estaban mal remunerados, y señalaron que trabajaban semanas de 100 horas con periodos de descanso insuficientes.

Las pruebas de que el sistema estaba fallando eran abrumadoras. La ITF pidió que se adoptaran medidas de inmediato para poner fin al abuso y exigió que se diera permiso a los trabajadores migrantes indocumentados en la industria pesquera de Irlanda para quedarse.

En la declaración prestada ante el comité parlamentario irlandés que investigaba la explotación de los pescadores migrantes, en julio de 2017, señalamos que el plan de permisos había legalizado

la esclavitud y solicitamos una revisión sustancial de la industria a fin de cumplir con las obligaciones jurídicas a escala nacional, europea e internacional. Respaldamos esto con un informe especial de la ITF sobre las condiciones y los malos tratos sufridos por las tripulaciones extranjeras en la flota pesquera irlandesa.

La ITF está pidiendo:

- una moratoria en los permisos para pescadores extranjeros;
- la supresión de la exención del plan de permisos para los buques de eslora inferior a 15 metros (más del 80 por ciento de la flota); y
- la disociación del permiso entre un único empleador específico y el pescador. ■

Ken Fleming recibe premio de justicia social

Ken Fleming recibió el premio Spirit of Mother Jones en reconocimiento por su labor de poner al descubierto los malos tratos laborales en la industria marítima.

James Nolan, del comité adjudicador, señaló: "Ken Fleming ha estado dispuesto a desafiar el silencio oficial en torno a la explotación flagrante de muchos marinos y pescadores migrantes en Irlanda y el Reino Unido. Es un defensor intrépido, ferviente y decidido de los trabajadores a los que se les han negado sus derechos ..."

Los portuarios de la ITF exigen que los operadores mundiales de terminales adopten el Pacto Mundial de las Naciones Unidas

Adherirse al Pacto Mundial de las Naciones Unidas supondría sencillamente que los portuarios, sea donde sea que trabajen, tendrían las mismas normas mínimas de salud y seguridad y los mismos derechos laborales. Entonces, por qué los operadores mundiales de terminales no lo están adoptando, pregunta Nigel Venes, secretario adjunto de la Sección de Portuarios de la ITF



El trabajo digno es la piedra angular del movimiento sindical. Luchamos todos los días para que las compañías respeten las normas laborales en sus operaciones y en sus cadenas de suministro, traten a todos sus trabajadores con respeto y proporcionen empleos seguros en entornos sanos.

No hay que ser un genio para entender que tratar bien a los empleados y respetar sus derechos, conquistados con esfuerzo, a la libertad de asociación – el derecho de afiliarse a sindicatos y participar en ellos sin victimización ni interferencia del empleador – y la negociación colectiva es bueno para los trabajadores y bueno para el balance final de la compañía.

Las Naciones Unidas presentaron su Pacto Mundial para promover las prácticas comerciales responsables. El Pacto contiene 10 principios bajo los rubros de derechos humanos, trabajo, medio ambiente y anticorrupción. De estos, cuatro están bajo el rubro “Trabajo”, son defendidos por la OIT y todos se aplican a los puertos:

- *Las empresas deben apoyar la libertad de afiliación y el reconocimiento efectivo del derecho a la negociación colectiva (Principio 3)*
- *La eliminación de toda forma de trabajo forzoso o realizado bajo coacción (Principio 4)*
- *La erradicación del trabajo infantil (Principio 5) ¿El trabajo infantil en los puertos? Sí, increíblemente, esto sucede.*
- *La abolición de las prácticas de discriminación en el empleo y la ocupación (Principio 6)*

La mayoría de los principales empleadores multinacionales lo han firmado, pero tan solo un operador mundial de puertos, APMT, parte del Grupo Maersk.

¿Por qué los otros grandes operadores de terminales – DP World, HPH, COSCO y PSA – evitan comprometerse públicamente a unas normas mínimas para todos en relación con los derechos humanos, el trabajo forzoso y la discriminación en cada una de sus operaciones en cualquier país? ¿Tienen algo que ocultar?

En junio de 2017, la ITF formó una alianza mundial de 17 sindicatos de portuarios, con sede en las terminales de DP World, para ayudarlos a colaborar en cuestiones importantes. Estos acordaron que querían obtener una serie de normas mínimas coherentes que se apliquen a todos los trabajadores del mundo, ya sea que se encuentren en India, Canadá, Perú o Australia.

Algunos de nuestros sindicatos nos han proporcionado información sobre empleadores que utilizan tácticas antisindicalistas o crean sindicatos amarillos para competir contra ellos, además de procurar la competencia y el crecimiento empresarial basados en la explotación y la disminución de los derechos de los portuarios. La ITF no tolerará esta explotación y colaborará con nuestros sindicatos para obtener una negociación y un diálogo fructíferos con los empleadores portuarios para poner fin a esas violaciones.

Los portuarios de DP World están exigiendo que su empleador firme el Pacto Mundial de las Naciones Unidas. Es preciso que DP World se comprometa públicamente con unas políticas y prácticas de salud y seguridad dignas, unos criterios de contratación justos en relación con los empleados directos e indirectos y con el respeto por las opiniones de sus trabajadores mediante la libertad de asociación y la negociación colectiva. ■

Siga el podcast de los portuarios en www.thedockerpodcast.libsyn.com

Llamando a todos los marinos: den su opinión sobre las cuestiones de género en el mar

“Si bien más mujeres se han visto atraídas a la profesión marítima en la última década, el número de mujeres oficiales continúa siendo microscópico, en comparación con los miles de oficiales hombres desplegados cada año. La investigación realizada por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Organización Marítima Internacional (OMI) muestra que las mujeres representan tan solo el dos por ciento de los marinos a escala mundial.”

Tangi, política pública de 2016



Kim Rojas, especialista en proyectos de la ITF para poner fin a la violencia contra las trabajadoras del transporte, insta a todos los marinos a que den su opinión en la investigación de la ITF para trazar una panorámica mundial sobre la (des)igualdad de género en el mar a fin de apoyar medidas sindicales que generen cambios

Todos sabemos que el número de mujeres es bajo y el número de mujeres en puestos de alto nivel es “microscópico”, pero ¿qué impacto tiene esto en los trabajadores y en su lugar de trabajo?

Para responder esto, la ITF está realizando una investigación para poner a prueba la igualdad y necesita que usted responda.

Las respuestas de ustedes a la investigación nos proporcionarán a nosotros y a nuestros sindicatos pruebas inestimables. Podemos utilizar esto, por ejemplo, para impugnar cuestiones significativas relacionadas con la industria, tales como la realización de pruebas de embarazo obligatorias y discriminatorias a las mujeres de mar y la discriminación en cuanto a la contratación de licenciadas marítimas mujeres.

Las respuestas también nos ayudarán a recopilar pruebas a escala mundial de la violencia en el entorno laboral del transporte para potenciar nuestra lucha por una nueva legislación internacional sobre la violencia y el acoso contra las mujeres y los hombres en el mundo del trabajo.

Con la ayuda de ustedes, podremos llegar a un mayor número de trabajadores y representantes/funcionarios sindicales de los más diversos lugares de trabajo, y realizar una investigación sólida que nos beneficiará a todos en lo que a la organización de campañas se refiere.

La encuesta es voluntaria y fácil de completar. Requiere principalmente

marcar las casillas correspondientes y puede incluso completarse desde un teléfono móvil (aunque debe completarse de una sola vez). Hay archivos PDF disponibles para que usted pueda ver y estudiar las preguntas antes de iniciar la encuesta en línea.

Además, es anónima y, por tanto, usted puede proporcionar sus respuestas sin temor a que alguien sepa cómo respondió.

La investigación está compuesta de dos partes: una encuesta a los trabajadores para ayudarnos a identificar la política y las prácticas del empleador, y un cuestionario sindical suplementario para ayudarnos a identificar las prioridades sindicales en materia de género.

La encuesta a los trabajadores formula preguntas sobre:

- su puesto de trabajo (anónima);
- las políticas y los procedimientos con los que cuenta su empleador para brindar igualdad de oportunidades, incluido el acceso a la capacitación y la promoción profesional, y para hacer frente a la violencia en el trabajo, incluida la violencia sexual y el acoso sexual; y
- sus condiciones de trabajo en relación con los puestos de trabajo y las pensiones, la contratación y el aspecto personal. ■

De su opinión y complete la prueba de la ITF sobre la igualdad en <https://goo.gl/63IL6g>

BURMESE COWBOY
THE SHWE TUN AUNG STORY



**Déjese
inspirar por
la historia
de Shwe
Tun Aung**

Peter Lahay, coordinador de la ITF para Canadá, reseña El vaquero birmano: la historia de Shwe Tun Aung (Burmese Cowboy: The Shwe Tun Aung Story)

Como inspectores de la ITF sabemos que a todos los marinos les llega el momento.

Usted sufre una lesión, pero se le niega atención médica. O se acaban los alimentos. Su salario se retrasa o no aparece, y su familia se queda sin los fondos correspondientes. Le ordenan que haga un trabajo poco seguro.

Y usted enfrenta una elección difícil: ¿hace lo correcto y se defiende a sí mismo y a sus compañeros, sabiendo que eso podría tener un costo?

El vaquero birmano: la historia de Shwe Tun Aung es una película sobre el marino legendario que eligió dejar de lado sus temores y defender a su tripulación, y sobre la solidaridad mundial que la ITF proporcionó a cada momento.

En 1998, Shwe firmó un contrato con el Great Concert, buque de bandera de conveniencia. La tripulación no recibió su salario durante cuatro meses. Cuando se acabaron los alimentos, se alimentaron de la carga de arroz. Finalmente, al dirigirse a un puerto en Brasil, Shwe decidió ponerse en contacto con la ITF. El resto de la tripulación temía por sus puestos de trabajo y sus familias, así que Shwe los representó a todos él solo. Y ganó.

La película detalla la historia a veces dolorosa de los miedos, las amenazas y las penurias que llevaron a Shwe — al que inicialmente se le prohibió regresar a su país — a una familia internacional, un puesto de inspector de la ITF en Houston, y la gloria de un posterior regreso a Myanmar, donde ha obtenido muchos elogios por ayudar a fundar un nuevo sindicato de marinos, la Federación Internacional de Marinos de Myanmar (IFOMS, por su sigla en inglés).

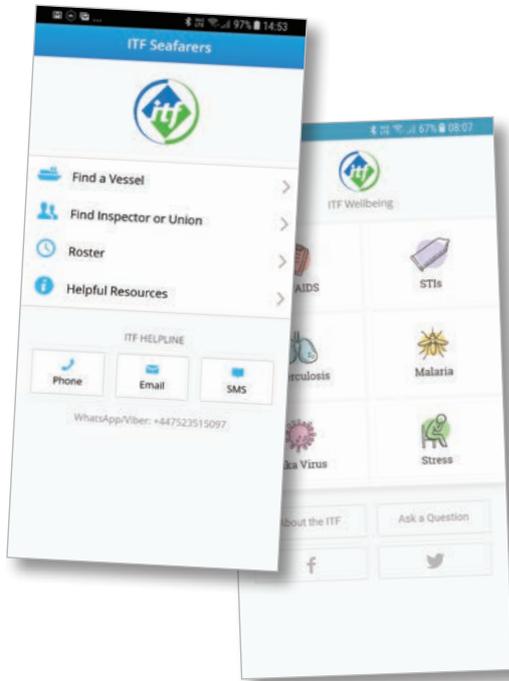
La historia de Shwe se cierra con el más feliz de los finales: la IFOMS, abierta, democrática y centrada en los trabajadores. Shwe eligió hacer lo correcto, aceptó la mano que le tendieron sus compañeros marinos en todo el mundo y ofreció a sus compatriotas una manera de experimentar el objetivo final de todos nosotros: la oportunidad de proteger nuestros intereses de manera colectiva. Por eso, él es una leyenda en Myanmar y un luchador acérrimo de todos los marinos a escala mundial.

Déjese inspirar. Vea esta película. ■

Vea El vaquero birmano: la historia de Shwe Tun Aung en YouTube en <https://goo.gl/hczK8m>



Aplicaciones gratuitas de la ITF: ITF Seafarers e ITF Wellbeing



ITF Seafarers

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

ITF Wellbeing

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

Encuentre la información y el asesoramiento más actualizados:

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

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



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

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

La trinca en los puertos es tarea de los portuarios

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

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

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

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