



Boletín de los marinos

Español | Nº 31/2017

Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte



Las naciones precisan cualificaciones marítimas

En este número:

El mundo hermético de las banderas de conveniencia
Nuevas garantías contra el abandono
Su guía separable para obtener ayuda



Índice

4

**La campaña
BDC en
números**

5-8

**La vida en el
mar**

Historias de
primera línea

9-11

**Los
sindicatos en
acción**

Argelia, Myanmar y
Ucrania

12-15

**Protegiendo
puestos de
trabajo**

Cabotaje

16-17

**Las amenazas
en el mar**

La piratería y
los polizones

18

Perfil

Oficial de
navegación pionera

**Guía
separable**

Ocho páginas con datos
de contacto y
asesoramiento

19-21

**Su salud y
bienestar**

El estrés y la
depresión

22-24

**Las BDC y la
globalización**

Un escándalo al
descubierto

25-26

**Actualización
sobre el MLC**

Garantías contra
el abandono

27-28

**Novedades de
la industria**

Buques autónomos

29

**Noticias
sobre el
Fondo**

Consejos prácticos para
el bienestar

30-31

Portuarios

La trinca y la salud y la
seguridad

32-34

Pescadores

¿Una esperanza en el
horizonte?

35

Centros

Uniando a los
trabajadores argelinos

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 300.000 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 137 inspectores y contactos que trabajan en los puertos de distintas partes del mundo.

BOLETÍN DE LOS MARINOS DE LA ITF Nº 31/2017

Publicado en 2017 por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), 49/60 Borough Road, Londres SE1 1DR, Reino Unido. Podrán obtenerse ejemplares adicionales del Boletín de los Marinos (publicado en inglés, alemán, árabe, birmano, chino, español, indonesio, japonés, ruso y turco) dirigiéndose a la ITF, en la dirección arriba indicada. Asimismo, usted puede descargar los PDF de www.itfglobal.org/es/resources/reports-publications/seafarers-bulletin

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

Foto de portada: Jörgen Språng/ISWAN

Bienvenidos



La enorme codicia y evasión de impuestos de las grandes empresas quedaron al descubierto gracias a la publicación de los papeles de Panamá en abril de 2016. Pero algo similar ocurre desde hace mucho tiempo en el turbio mundo de los buques que operan con banderas de conveniencia (BDC), donde los propietarios de buques evitan los reglamentos y las responsabilidades a través de estructuras de propiedad complejas. Examinamos la cuestión y publicamos dos historias que ilustran el costo humano de las BDC para los marinos.

Volvemos a analizar la importancia de proteger las competencias y los puestos de trabajo de los marinos nacionales en la industria marítima nacional de un país, conocida ampliamente como cabotaje. Informamos sobre la lucha continua que enfrentan muchos sindicatos y sobre un par de victorias positivas que sirven de inspiración e infunden esperanza.

En nuestro artículo sobre el bienestar de ustedes se analiza la cuestión angustiante de la depresión y el suicidio y el motivo por el cual, como marinos, ustedes pueden correr mayores riesgos. Les indicamos cuáles son los servicios de apoyo y les brindamos algunos consejos prácticos útiles para que cuiden de sí mismos.

Ponemos de relieve los peligros muy reales de obligar a los marinos a hacer el trabajo de los portuarios y les brindamos la información que ustedes necesitan para denunciar esto. Y respecto a la cuestión de los portuarios informamos sobre un importante nuevo estudio que muestra que el enfoque verticalista adoptado por las terminales mundiales de contenedores respecto de la salud y la seguridad de los trabajadores en el trabajo está defraudando a sus empleados. Instamos a que se adopte un enfoque más participativo que brindará una mejor protección a los trabajadores.

Es preciso que usted esté al tanto de las importantes nuevas protecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo en caso de ser abandonado. Pero si usted se encuentra en esa situación terrible, debe actuar rápido, y, por tanto, tómese el tiempo para leer atentamente nuestro artículo al respecto.

Le presentamos a una oficial de navegación joven y dinámica, Cinthia Díaz. Ella y los miles de jóvenes hombres y mujeres activistas son el futuro de nuestro movimiento sindical en el sector del transporte.

También encontrará nuestra habitual guía separable sobre dónde y cómo obtener ayuda si la necesita.

Me complace decir que tenemos numerosas historias de sindicatos e inspectores de la ITF que día tras día están trabajando, y obteniendo victorias, en nombre de ustedes. Existen innumerables casos de explotación y malos tratos de los marinos, en particular en la industria pesquera, pero esperamos que ustedes se lleven el mensaje de que estar afiliado a un sindicato que forma parte de la familia internacional de la ITF es la mejor manera de protegerse a sí mismos y proteger sus derechos.

Steve Cotton
Secretario general de la ITF

La campaña BDC de la ITF 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 **9.502**

■ CON problemas **7.082**

■ SIN problemas **2.420**

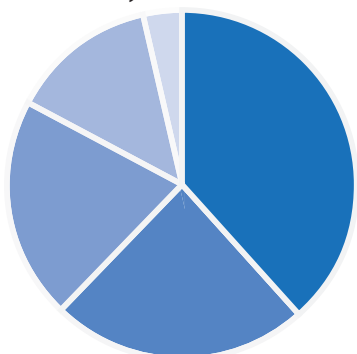
Total de salarios atrasados recuperados

(al cierre de la edición)



Los cinco principales problemas detectados en las inspecciones de la ITF

(al cierre de la edición)



■ Acuerdos **2.685**

■ Salarios pendientes **1.665**

■ Incumplimiento del contrato **1.442**

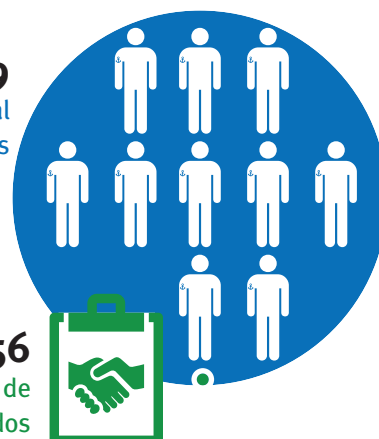
■ Incumplimiento de las normas internacionales **947**

■ Cuestiones médicas **236**

Buques y marinos cubiertos por acuerdos de la ITF

(al cierre de la edición)

309.909
Número total de marinos cubiertos



12.056
Número total de acuerdos

Historias de primera línea



Desplome de marino muestra los riesgos de hacer el trabajo de los portuarios

El inspector de la ITF Christian Roos presenció el desplome casi mortal de un marino por agotamiento que puso de manifiesto los riesgos que entraña para los marinos realizar el trabajo de los portuarios

La tripulación se había reunido en el Elbfeeder a comienzos de septiembre de 2016 para escuchar a los inspectores de la ITF en Bélgica alertando sobre los peligros de realizar el trabajo de los portuarios, cuando el marino sufrió un desplome.

Los inspectores llamaron inmediatamente al 112 para obtener asistencia médica y los portuarios de la terminal ayudaron con un desfibrilador y otros primeros auxilios. Los enfermeros que subieron a bordo del buque elogiaron esas rápidas medidas, que permitieron salvar la vida del hombre. Al cabo de seis días de tratamiento en el hospital, el hombre fue repatriado a casa.

La tripulación afirmó que el hombre había estado ocupado durante 28 horas, así que volvimos a subir a

bordo para investigar. Descubrimos que la tripulación había sido obligada a llevar a cabo tareas de trinca en el puerto de otro país. Ese tipo de medidas tienen como consecuencia que la tripulación disponga de demasiado poco tiempo para descansar, disfrutar del permiso para bajar en tierra y ponerse en contacto con su familia, y que las tareas de rutina que normalmente se realizan durante el tiempo libre en el puerto, tales como el lavado de ropa, deban efectuarse antes de descansar.

Determinamos que la tripulación del Elbfeeder a menudo hacía turnos de 14 horas, y trabajaba todos los meses hasta 100 horas más de las 103 horas extras garantizadas. Muchos estaban trabajando la pasmosa cantidad de 375 horas al mes, lo cual suponía un claro desacato de las normas del MLC sobre el número

máximo de horas de trabajo. Algunos estaban tomando vitaminas para evitar sufrir un desplome en medio de esta enorme presión laboral.

Los programas informáticos que comúnmente controlan los límites del número de horas de trabajo no permiten registrar infracciones permanentes; debe corregirse el registro antes de que pueda guardarse el archivo. Por tanto, facilitan la manipulación de las horas de trabajo y descanso a fin de cumplir con las normas internacionales.

Increíblemente, la dirección del Elbfeeder señaló que llevaría a bordo a un cadete para reducir el número de horas de trabajo de los marinos. Se supone que un cadete debe aprender a hacer el trabajo, no ser utilizado como mano de obra barata. ■



Juez sube a bordo por reclamo de salarios atrasados de tripulación

Renialdo de Freitas, inspector de la ITF en Santos (Brasil), presenció una medida sin precedentes adoptada por un juez

El químico de propiedad turca y bandera maltesa Chem Violet y su carga fueron arrestados por el impago de salarios a su tripulación turca.

Cuando la tripulación varada presentó su reclamo por el impago de salarios ante el tribunal laboral en Macaé (Brasil), en julio de 2016, esperaron obtener una audiencia de rutina. Pero el juez Claudio Víctor de Castro Freitas sorprendió a todo el mundo.

Este levantó la sesión y decidió que el tribunal completo debía visitar el buque, que se encontraba fondeado en la terminal Petrobras, a fin de entender mejor los problemas de la tripulación.

El juez inspeccionó todas las instalaciones del buque (la cocina,

el puente, la sala de máquinas) junto con la tripulación, los abogados, las autoridades portuarias, la policía y los fletadores. Posteriormente, decidió continuar la audiencia a bordo en el camarote del capitán.

El juez ordenó al fletador Petrobras que pagara a la tripulación y al capitán dos meses de salarios atrasados (alrededor de USD100.000) y que los repatriara, lo cual ocurrió en julio. También indicó que la tripulación debería recibir los tres meses de salarios pendientes, además de los daños morales (que ascendían a alrededor de USD850.000), a partir de los ingresos procedentes de la venta del buque. Los hombres están a la espera de la próxima audiencia del tribunal en noviembre a fin de saber cuándo los recibirán. ■

Escape de Ceuta

El coordinador de la ITF para España José Manuel Ortega describe una batalla prolongada para recuperar salarios atrasados



Nos pidieron que ayudáramos a la tripulación de un remolcador en el enclave español de Ceuta, en la costa del norte de África.

El Independence, de propiedad italiana y bandera portuguesa, había llegado a Ceuta en febrero de 2016 con seis tripulantes indonesios y dos ucranianos. El propietario del buque estaba alegando tener dificultades financieras y llevaba cuatro meses sin pagar los salarios de los hombres. Los marinos estaban desesperados por regresar a casa y ya no querían seguir atascados en Ceuta.

La organización benéfica de la Cruz Blanca de Ceuta intervino para proporcionar diariamente alimentos frescos y cocidos, mientras que la Cruz Roja proporcionaba asistencia médica a los tripulantes que sufrían de presión arterial alta y estrés.

En mayo, la tripulación finalmente desembarcó. La embajada de Indonesia en España se encargó de la repatriación de los marinos indonesios mientras que la ITF organizó la repatriación de los dos ucranianos.

Los marinos aún están esperando recibir el monto de aproximadamente USD160.000 que se les debe. El remolcador ha sido arrestado y esperamos que cuando el tribunal decida subastarlo, la tripulación finalmente reciba el pago correspondiente. ■

La ITF apoya a la tripulación no remunerada de un buque no seguro

El inspector de la ITF K Sreekumar quedó consternado al descubrir a marinos lesionados y tripulantes no remunerados en un buque no seguro

Tripulación abandonada en Chittagong

La ITF, sindicatos locales y organizaciones benéficas están intentando resolver la terrible situación de una tripulación abandonada, informa Oleg Romanyuk, de la dependencia de apoyo al cuerpo de inspectores/los marinos de la ITF

La ITF se enteró el 30 de septiembre de 2016 de que los 18 tripulantes bengalíes y cuatro vigilantes del petrolero Fadl E Rabbi habían sido abandonados por el propietario Eden Line Limited en Chittagong. Contaban con poca agua dulce, casi ningún alimento y se les debían cinco meses de salarios.

Inmediatamente solicitamos al director general del departamento de transporte marítimo de Bangladesh que interviniera, puesto que la suspensión para dar de baja/de alta impuesta por la oficina de transporte marítimo en relación con el buque de bandera panameña había convertido de hecho a los tripulantes en rehenes.

En una reunión celebrada el 5 de octubre con el director del bienestar de los marinos, los agentes de contratación, los sindicatos y los representantes de la compañía gestora del buque, nos enteramos de que Eden Line

había abandonado tanto al buque como a la compañía gestora. La única forma de obtener los casi USD128.000 en salarios atrasados era que el tribunal embargara y subastara el buque. El capitán y la tripulación embargaron el buque en el tribunal del almirantazgo el 10 de octubre y están a la espera de la audiencia ante el tribunal.

La autoridad portuaria entregó agua dulce al buque, pero señaló que no sería posible enviar nuevas provisiones sin un pago. La ITF ha adelantado fondos a la tripulación para alimentos y agua potable mientras ésta espera para desembarcar, obtener sus salarios y ser repatriada.

La ITF y la Cámara Naviera Internacional están prosiguiendo el caso con la administración de abanderamiento. La Autoridad Marítima de Panamá está ahora en contacto con el Estado rector del puerto para coordinar la ayuda a la tripulación. La ITF ha presentado un informe sobre el abandono a la OIT. ■

En la línea de fuego en Yemen



Trabajar en Yemen, país devastado por la guerra, es difícil para los marinos y los sindicatos, señala Mohamed Arrachedi, inspector de la ITF en Bilbao (España)

Cuando el petrolero Najdiah, de bandera panameña, llegó a Makulla, el 24 de abril de 2016, la tripulación estaba envuelta en una disputa entre los propietarios Prime Tankers LLC en Dubai y el destinatario de la carga.

Sus pasaportes fueron confiscados y cuatro sicarios armados subieron a bordo del buque.

Durante dos meses, los 16 marinos indios soportaron una escasez de provisiones, agua dulce, combustible y medicamentos. No podían cocinar, no tenían aire acondicionado y se les negó asistencia médica. Los alimentos frescos proporcionados por la ITF o la embajada de la India no duraron mucho tiempo debido a los apagones. Y podían oír los bombardeos en las inmediaciones.

Ejercimos presión sobre todas las personas vinculadas al buque y obtuvimos cobertura por parte de los medios de comunicación locales. La embajada de la India y las organizaciones de la sociedad civil de Yemen proporcionaron asistencia médica, y el sindicato local de la ITF y el Comité de Trabajo de la Terminal de Contenedores de Adén mostraron su solidaridad.

Finalmente, la compañía entregó combustible y víveres y efectuó el pago de los salarios de marzo y abril que ascendían a USD48.700. Se permitió al buque abarloadse y siete tripulantes visitaron a un médico.

El Najdiah zarpó del puerto el 23 de junio. Cuando llegó a Hamariya, en los Emiratos Árabes Unidos, la compañía dispuso el pago del monto total de USD79.360 por concepto de salarios atrasados y organizó la repatriación de 10 tripulantes traumatizados, aunque descontó sus gastos de viaje. ■



Quando subimos a bordo del granelero Karaagac en Chennai (India), en junio de 2016, descubrimos que los 21 tripulantes, oriundos de Georgia, India, Turquía y Ucrania, llevaban tres meses sin recibir su salario.

Y el buque de propiedad turca y bandera panameña tenía deficiencias en sus sistemas de lastre e ingreso de agua, alarma contraincendios, equipo de navegación y bote de rescate. Las condiciones claramente violaban el Convenio sobre el trabajo marítimo 2006.

Quedamos conmocionados cuando la tripulación relató dos incidentes que habían supuesto una amenaza para sus vidas y las lesiones sufridas mientras trabajaban a bordo. El Karaagac había sido arrestado previamente en Turquía por problemas similares.

El tribunal superior de Madras arrestó al Karaagac después de que la ITF y el capellán de la sociedad local de marinos denunciaran las deficiencias, y determinó que a la tripulación se le debían USD59.000 por concepto de salarios.

Nueve tripulantes fueron repatriados y se les pagaron sus salarios atrasados (y fueron reemplazados por nueve marinos indios) y se dio de baja a toda la tripulación. Se subsanaron las deficiencias restantes y el Karaagac zarpó de Chennai en septiembre. Cuando el buque llegó al puerto de Salalah, en Omán, recibimos nuevas quejas de un tripulante indio, incluido el impago de salarios y varios fallos del motor en medio del océano. ■



Victoria para tripulación abandonada en el Reino Unido

Ken Fleming, coordinador de la ITF en el Reino Unido e Irlanda, cuenta cómo los inspectores de la ITF ayudaron a las tripulaciones indias de dos buques que habían sido abandonadas en puertos británicos



Una inspección de rutina del Malaviya Seven, de propiedad y bandera india, llevada a cabo por la ITF en junio de 2016, en Aberdeen (Escocia), reveló que 15 tripulantes llevaban al menos cuatro meses sin recibir su salario. En una inspección de seguimiento de su buque gemelo, el Malaviya Twenty, llevada a cabo en Great Yarmouth (Inglaterra), se encontró la misma historia. En total se deben más de USD250.000 a los tripulantes actuales y antiguos.

Nos preparamos para embargar a los buques en nombre de las tripulaciones. Trabajamos con la Agencia Marítima y del Servicio de Guardacostas del Reino Unido para evitar que los buques zarparan hasta que no se hubieran pagado los salarios y se hubieran resuelto otras deficiencias.

El inspector Paul Keenan se enteró de que los tripulantes del Malaviya Twenty estaban pidiendo préstamos para mantener a sus familias. Recuperó el monto total de USD180.000 que se le debía a los 12 tripulantes restantes, y nueve marinos fueron repatriados

a finales de agosto. Obtuvo la mayor parte de los salarios adeudados a la tripulación anterior del buque y espera conseguir pronto los USD67.000 pendientes. El buque continúa detenido.

El inspector Liam Wilson ayudó a los 15 tripulantes del Malaviya Seven a recuperar los salarios que les correspondían hasta finales de julio, y cinco marinos fueron repatriados. No obstante, al poco tiempo se volvió a constatar el impago de salarios a la tripulación y el buque fue detenido el 5 de octubre por la autoridad del Estado rector del puerto. ■

La ITF acoge con satisfacción la prohibición de Australia respecto a un buque que abandonó a su tripulación

El coordinador interino de la ITF Matt Purcell acoge con satisfacción la prohibición de entrada a la costa de Australia durante 12 meses, impuesta por la Autoridad de Seguridad Marítima de Australia al Five Star Fujian después de que la tripulación de 20 personas se viera varada

El carbonero de propiedad china y bandera de Hong Kong había sido embargado por el corredor de buques en el puerto de Gladstone, en Queensland, por una deuda de USD38.000, pero fue liberado porque el corredor no alimentó a la tripulación ni le pagó su salario durante su tentativa de embargo.

Durante el enfrentamiento que duró seis semanas y comenzó el 19 de julio de 2016 la tripulación no contó con provisiones y tuvo pendiente el pago de varios meses de salario.

Sarah Maguire, inspectora de la ITF en Gladstone, trabajó estrechamente con las autoridades para ajustar las disposiciones a las normas internacionales. El Sindicato

Marítimo de Australia nos ayudó a obtener cobertura de los medios de comunicación para aumentar la presión sobre las autoridades y el gobierno de Queensland a fin de resolver la situación.

Incluso cuando se les pagaba, descubrimos que los marinos apenas recibían USD1,50 por hora, muy por debajo de las normas internacionales.

La ITF en Australia se vio frustrada al ver que nuestros esfuerzos para lograr que la tripulación tuviera permiso para bajar en tierra eran rechazados por las autoridades y los representantes del propietario del buque, que también habían rechazado nuestros pedidos para subir a bordo del buque.

Finalmente, la tripulación recibió su salario y se permitió que el Five Star Fujian zarpara. ■

Primer seminario en Ucrania para marinos

“Quienes suben a bordo del buque por primera vez saben muy poco sobre sus derechos. El seminario les ayudó a entender qué hacer en situaciones de impago de salarios, retraso en el desembarco y condiciones inaceptables a bordo del buque”.

Dmitry Alifanov, Intresco

Oleg Grygoriuk, primer vicepresidente del Sindicato de Trabajadores del Transporte Marítimo de Ucrania (MTWTU, por su sigla en inglés), estaba orgulloso de ser el anfitrión de la primera semana sindical en Ucrania



Éste fue un proyecto piloto de la ITF para informar a los marinos sobre sus derechos, dado que Ucrania proporciona muchos marinos a la industria naviera mundial. La ITF prevé poner en marcha el programa en Rusia, la India y otros países.

El MTWTU cuenta con más de 70.000 miembros, más de la mitad de ellos marinos. Administramos un programa social muy amplio para nuestros miembros y sus familias, pero nuestra semana sindical (del 31 de mayo al 3 de junio de 2016) en Odessa ayudó a que los marinos deliberaran sobre las cuestiones que son importantes para ellos.

Participaron alrededor de 400 marinos, cadetes y otros empleados de la industria naviera.

El MTWTU y los inspectores de la ITF les hablaron sobre la importancia de los sindicatos independientes y las ventajas de pertenecer a una federación internacional de sindicatos. Oír ejemplos de otros países, tales como la experiencia de crear y fortalecer la IFOMS en Myanmar, nos enseñó cuán importante es ser un miembro sindical activo si usted quiere hacer que su sindicato sea más fuerte.

Los marinos tuvieron la oportunidad de averiguar sobre la campaña de banderas de conveniencia de la ITF, y enterarse de las novedades cruciales de la industria, tales como el Convenio sobre el trabajo marítimo de la OIT. También se informaron sobre lo que debían

esperar de las disposiciones del marco sobre los acuerdos de negociación colectiva de la ITF en términos de salarios. Los inspectores les indicaron a qué debían prestar atención para asegurarse de que se les pagara el salario correcto que les correspondía, y les explicaron los contratos individuales de la ITF para los marinos.

Los marinos opinaron que los seminarios fueron muy útiles y formularon muchas preguntas. Ahora esperamos que sepan utilizar los conocimientos que adquirieron sobre sus derechos.

Averigüe más sobre el MTWTU en www.mtwtu.org.ua. ■

La Federación Independiente de Marineros de Myanmar abre camino con respecto al MLC

“Fue reconfortante ver a los representantes de los agentes de contratación de tripulantes, la administración marítima y los funcionarios y miembros de la IFOMS entablando un diálogo constructivo sobre el MLC”, dice Aung Kyaw Lin, secretario general de la IFOMS, tras un seminario sobre el MLC que contó con la asistencia de unos 40 participantes en Yangon, del 3 al 6 de octubre de 2016

El seminario fue organizado conjuntamente por la IFOMS (la Federación Independiente de Marineros de Myanmar) y la ITF, y respaldado por la OIT (Organización Internacional del Trabajo).

El seminario procuró familiarizar a los miembros de la junta ejecutiva de la IFOMS, los marineros invitados, los agentes de contratación de tripulantes y los representantes del departamento de la administración marítima con el contenido y los mecanismos para la implantación del convenio.



El evento se vio honrado con la presencia de Tin Oo, patrocinador y cofundador de la NLD (Liga Nacional para la Democracia), que confirmó el interés del nuevo gobierno en el MLC, uno de los primeros instrumentos internacionales importantes que había ratificado, y su compromiso con éste.

Se prestó particular atención a las prescripciones que rigen la reglamentación de la contratación de los marineros y los servicios de colocación, y los derechos de los marineros en virtud del convenio. Si bien el debate fue animado, todas las partes reconocieron la

necesidad de crear estructuras tripartitas para garantizar la implantación plena y eficaz del MLC.

El grupo de la IFOMS tiene la intención de asegurarse de que todos los miembros del sindicato entiendan cabalmente las disposiciones del MLC. A tal efecto ha publicado una traducción a la lengua de Myanmar de la guía de la ITF para los marineros sobre el MLC, que puede descargarse del sitio web de la IFOMS www.ifoms.org. ■

La IFOMS pone fin a estafa de la tripulación por parte de los directivos

El contra maestre Min Thein estaba trabajando a bordo del Chembulk Westport de bandera panameña. Mientras estaba picando uno de los tanques de lastre, el 26 de enero de 2016, el tablado se derrumbó y él se quebró la muñeca.

Fue llevado inmediatamente a la clínica local en Yura (Japón) y el 4 de febrero fue ingresado al Hospital de la ciudad de Arida y sometido inmediatamente a una intervención quirúrgica. Tras ser dado de alta del hospital el 17 de febrero, Min regresó a Yangon. Allí acudió al hospital SSC el 3 de marzo para recibir un nuevo tratamiento.

Min presentó todos sus recibos médicos a la compañía gestora del buque, MTM MC-Yangon Ship Management Ltd. No había recibido indemnización por enfermedad ni salario y se le dijo que la indemnización por su lesión ya había sido transferida al Club de P e I japonés.

Min presentó una queja ante la IFOMS el 31 de marzo. John Wood, de la ITF, y el inspector Shwe Tun Aung investigaron y descubrieron que MTM había descontado la cuota de afiliación mensual de USD40 del Sindicato de Marineros del Japón (JSU, por su sigla en inglés) a cada miembro de la tripulación, pero el buque no estaba cubierto por un acuerdo del JSU y nunca había pagado sus cuotas sindicales.

La ITF exigió el reembolso de las cuotas del JSU a todos los marineros de Myanmar. Min Thein recibió sus salarios atrasados, gastos médicos y cuotas sindicales en presencia del secretario general de la IFOMS Aung Kyaw Linn. En total se recuperaron USD6.314 para la tripulación.

Logros de la IFOMS en 2016 (al 30 de septiembre)

Número total de casos 65 – 22 pendientes

Salarios impagos recuperados USD495.826

Tipos de casos resueltos:

Muerte 3

Lesión 5

Salarios, repatriación y honorarios de los agentes 29



Sindicatos marítimos ayudan a marinos en puertos de Argelia

Las federaciones de trabajadores portuarios y del transporte de Argelia (UGTA) se han mostrado cada vez más activas en su apoyo a los marinos en dificultades en los puertos de Argelia. Berrama Seddik en Argel y Meliani Abdellah en Orán, contactos de la ITF recientemente designados que supervisan esta labor, relatan dos ejemplos

Encuentre más información sobre la UGTA en www.ugta.dz y el Sindicato de Marinos de Egipto en www.egsunion.com



La repatriación de la tripulación varada del EOS

La Federación Nacional de Trabajadores del Transporte (NTF, por su sigla en inglés) recibió una llamada de ayuda de la tripulación del EOS.

Los ocho tripulantes egipcios y seis tripulantes indios se encontraban cautivos a bordo del buque de bandera de Madeira, sin salarios, ni provisiones ni fuentes de energía en medio de una causa judicial. El tribunal había ordenado la confiscación preventiva del EOS en el puerto de Djen Djen porque el propietario de la carga afirmaba que el cemento a granel que se encontraba a bordo se estaba deteriorando.

La NTF trabajó estrechamente con la Federación de Trabajadores Portuarios para proporcionar solidaridad y apoyo a la tripulación. Al cabo de 24 horas habíamos proporcionado al buque provisiones de emergencia de agua, alimentos y otros artículos básicos. El suministro de combustible tardó un poco más.

El propietario del buque abdicó de la responsabilidad respecto de la tripulación y los procesos judiciales fueron largos y complejos. Pero nuestra larga campaña, en estrecha cooperación con la ITF y el Sindicato de Marinos de Egipto, utilizó muchos recursos humanos y materiales y tuvo un desenlace favorable. Los marinos recibieron USD152.500 por los salarios que se les debían y fueron repatriados, y el buque fue liberado.



El rescate de emergencia de la tripulación del Sea Honest

El granelero Sea Honest, de bandera panameña, estaba transportando lastre y navegaba desde Mauritania a Estambul con 20 tripulantes a bordo. Sufrió varios desperfectos mecánicos en el mar y a lo largo de la costa de Argelia. El capitán se vio obligado a enviar un SOS.

Las autoridades del Estado ribereño lanzaron una operación de rescate, remolcaron el buque al puerto de Argel y llevaron a los 11 tripulantes turcos y nueve ucranianos a tierra firme. Los marinos pensaron que su pesadilla había terminado.

Lamentablemente, la pesadilla continuó. El buque no contaba con provisiones ni combustible y la tripulación no había recibido sus salarios. El inspector de la ITF Mohammed Arrachedi alertó al contacto de la ITF en Argel, que subió a bordo para reunirse con la tripulación desmoralizada y evaluar sus necesidades. Convencimos a las autoridades argelinas de que intervinieran y eso obligó al propietario del buque en Turquía a aceptar la responsabilidad de proporcionar provisiones al buque, pagar los salarios y repatriar a la tripulación.

Centro para marinos dedicado a Tony Sacco

Los voluntarios y miembros del Consejo de la Sociedad Portuaria y de Marinos de Charleston han dedicado su centro para marinos a Tony Sacco, que murió repentinamente en marzo de 2016

El Centro para Marinos Tony Sacco conmemora a Tony, que fue marino antes de desempeñarse como inspector de la ITF en la región de Charleston durante los últimos 14 años.

Fray Len Williams, que presidió la ceremonia de dedicación el 12 de octubre, señaló que Tony se había ganado el corazón de los

miembros de la sociedad a través de su servicio ejemplar como inspector de la ITF. La sociedad afirmó que mucho de lo que había logrado se debía al Sindicato Internacional de Marinos y al liderazgo y la asistencia financiera de la ITF, gran parte de lo cual se concretó gracias a los esfuerzos de Tony.

El presidente del SIU y el padre de

Tony, Michael Sacco, hablaron sobre la vida de Tony y señalaron que la designación del centro era un gran honor para su familia.

Haciendo uso de la palabra en el evento, el coordinador del cuerpo de inspectores de la ITF Steve Trowsdale expresó la gratitud de la familia de la ITF a Tony y afirmó que un sinnúmero de marinos tenían una deuda de gratitud con

él por su dedicación a ellos. La ITF estuvo representada también por Dave Heindel, presidente de la sección de gente de mar de la ITF, y el coordinador de la Costa Este de la ITF Ricky Esopa.

El centro también anunció una nueva Beca conmemorativa Tony Sacco, que se otorgará a un estudiante universitario local en la primavera de 2017. ■



Los empleos marítimos nacionales son importantes

El cabotaje garantiza que el comercio marítimo nacional de un país esté reservado para sus propios ciudadanos, lo cual contribuye a la retención de los trabajadores cualificados y los puestos de trabajo decentes que pueden sustentar el futuro de la industria marítima del país. Se encuentra en marcha en 47 países pero se ve amenazado en muchos de ellos por propietarios de buques que buscan beneficios y por las actuales negociaciones comerciales internacionales. El Boletín de los Marineros examina más detenidamente la cuestión





Las naciones precisan cualificaciones marítimas

Los gobiernos pueden, y deben, hacer más para proteger sus cualificaciones y puestos de trabajo marítimos por el bien de sus países, y para detener el dumping social que menoscaba las normas de los trabajadores. Steve Yandell, asistente superior de las secciones de gente de mar, pesca y navegación interior de la ITF, habla al respecto

Los marinos son fundamentales para una industria marítima pujante que impulsa el crecimiento económico y apunala la independencia y la seguridad de un país.

Mientras que los negocios mundiales buscan mayores beneficios al trasladar sus operaciones en busca de salarios más bajos y una menor reglamentación, de la misma manera los marinos nacionales han sido reemplazados por tripulaciones de países con salarios más bajos, con contratos que establecen unas condiciones de empleo más deficientes.

Es por eso que la ITF y sus sindicatos están luchando para que se protejan los puestos de trabajo y las cualificaciones mediante políticas gubernamentales nacionales. Las mismas se centran en tres aspectos principales: la creación de una base de cualificaciones marítimas; la seguridad marítima y la protección del medio marino, incluido el transporte de carga por mar, cada vez más preponderante; y la defensa y la protección del territorio nacional.

Las cualificaciones marítimas son necesarias para apuntalar el servicio en el mar, el transporte marítimo costero y los servicios marítimos costeros, incluida la infraestructura y los servicios portuarios. Estos pueden contribuir a que un país desarrolle productos y servicios marítimos, construcción o ingeniería naval de alto nivel.

Muchos países en África están luchando para retener sus flotas y marinos nacionales. El sector del transporte marítimo nacional de Nigeria ha sido invadido por compañías navieras extranjeras, lo cual ha tenido como consecuencia una pérdida significativa de puestos de trabajo para los marinos nigerianos, en parte porque el gobierno no ha utilizado las reglas de cabotaje para protegerlo.

Los gobiernos pueden trabajar con el sector privado para proporcionar inversiones a las compañías locales a fin de que compitan con los grandes propietarios internacionales. En Nigeria, dicho apoyo podría mejorar de manera significativa las oportunidades para exportar minerales sólidos, pescado y productos marinos.

En Australia, la larga campaña del Sindicato Marítimo de Australia y otros para detener el declive a largo plazo de la flota nacional logró la victoria en 2012. El gobierno laborista acordó introducir legislación para regular la industria naviera nacional, apoyar a los buques de bandera australiana, otorgar prioridad a los buques que cuentan con el permiso general australiano en relación con las banderas de conveniencia y proporcionar apoyo en términos de capacitación. Lamentablemente, el sindicato se ha visto obligado a defender esas victorias tras la elección de un nuevo y hostil gobierno en 2013, pero recientemente ha obtenido un triunfo jurídico (véase la página 8).

En Noruega, la labor realizada por los sindicatos y los propietarios de buques para promover las cualificaciones marítimas llevó a la creación, en 2003, de la Fundación para la Competencia Marítima de Noruega. La tasa pagada por las compañías participantes se utiliza para promover la capacitación y contratación de marinos noruegos.

Los Estados Unidos cuentan con la protección de la Ley Jones (véase el cuadro más abajo), pero la misma se ve constantemente atacada por los políticos. Los sindicatos de marinos estadounidenses trabajan con el sector marítimo en general para reforzar el argumento a favor de una industria nacional sólida y autosuficiente.

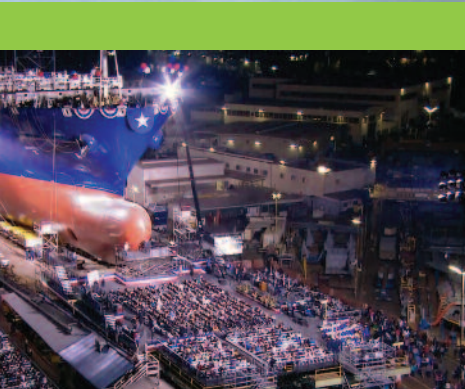
Los sindicatos están luchando arduamente para retener las condiciones y los salarios nacionales acordados y la reglamentación efectiva del transporte marítimo costero. Esto es fundamental para proteger a los marinos e impedir que los propietarios de buques adopten prácticas de contratación deficientes y provoquen una carrera cuesta abajo sin preocuparse de las repercusiones generales.

Abdulgani Serang, secretario general y tesorero del sindicato indio NUSI, explica que el cabotaje en distintas regiones del mundo tiene un perfil radicalmente distinto. En los países desarrollados donde los costos y los salarios son elevados es posible que sea la única posibilidad de retener una fuerza de trabajo marítima para alimentar la economía marítima del país. En esos casos es vital proteger esos puestos de trabajo para los marinos nacionales.

Pero en otros países, tales como la India y las Filipinas, las preferencias de los marinos están impulsadas por las buenas condiciones y los buenos salarios, que normalmente suponen trabajar en el transporte marítimo internacional. Para ellos, los buques de bandera nacional, si bien son una parte esencial de la economía, podrían no ser su primera elección si hay mejores opciones. En estos casos, los sindicatos deben centrarse en una reglamentación sólida para que haya unos términos y condiciones decentes. ■

La Ley Jones en los EE.UU.

La Ley Jones es el estatuto federal que controla el comercio costero dentro de los Estados Unidos de América y determina qué buques pueden participar lícitamente en ese comercio y las reglas en virtud de las cuales deben operar. Por lo general, prohíbe que un buque de construcción o bandera extranjera participe en el comercio costero dentro de los EE.UU.



La lucha contra el dumping social en Brasil

Carlos Müller, de SINDMAR (Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante), describe la lucha para garantizar la participación de los trabajadores brasileños en su comercio marítimo nacional



El futuro de la industria marítima de Brasil depende de la retención de los trabajadores cualificados nacionales y de los puestos de trabajo decentes y de la provisión de educación marítima a las personas jóvenes que desean unirse a la industria.

La presión ejercida por SINDMAR y otros miembros de la confederación sindical CONTTMAF basándose en esos argumentos ha tenido como consecuencia una reglamentación que especifica la contratación de una determinada proporción de marinos brasileños en aguas territoriales brasileñas.

Pero cualquier reserva de cabotaje y puestos de trabajo mar adentro para los trabajadores nacionales se ve continuamente amenazada por los propietarios de buques y sus aliados. Los pocos grandes transportistas que dominan el sector naviero mundial prefieren contratar a marinos con condiciones más inferiores que las que pueden aceptar los brasileños. En Brasil, la mayoría de los empleadores de marinos son compañías navieras internacionales con representantes o compañías filiales en el país. Transpetro, filial de transporte de Petrobras, es distinta puesto que es la última gran compañía de bandera brasileña de propiedad del Estado.

Los sindicatos de marinos de

CONTTMAF estuvieron en disputa con Transpetro durante 10 meses por dos problemas: una garantía de empleo para los marinos brasileños, y las prácticas discriminatorias contra los trabajadores marítimos que socavaban potencialmente la identidad nacional de la bandera de la flota dedicada a las actividades mar adentro y de cabotaje de Transpetro. Más recientemente, la contratación por parte de Petrobras de algunos buques tanque y buques dedicados a las actividades mar adentro cuyos propietarios no observan frecuentemente la legislación brasileña supuso otra lucha de los sindicatos contra el dumping social.

En 2016 firmamos un acuerdo colectivo con Transpetro después de que el tribunal laboral supremo de Brasil realizara una audiencia de conciliación. CONTTMAF había alertado al tribunal de los esfuerzos de Transpetro por romper la huelga de los trabajadores mediante amenazas a la tripulación y medidas antisindicales tras no haber conseguido romper la huelga a través de medios lícitos.

Al final de la lucha con Transpetro, los marinos brasileños alcanzaron todas las metas por las que habían luchado, gracias a la estrecha identificación con sus sindicatos y su apoyo a la lucha colectiva. ■



“Ésta es una gran victoria para la protección de los derechos de los trabajadores en la industria de las actividades mar adentro en todo el mundo”.

Coordinadora marítima de la ITF Jacqueline Smith

Los trabajadores australianos del sector de las actividades mar adentro respiran aliviados

Los intentos del gobierno australiano de otorgar derechos laborales ilimitados a los trabajadores no australianos en la industria de las actividades mar adentro se vieron derrotados por el Tribunal Superior del país el 31 de agosto de 2016

La decisión unánime del tribunal viene precedida de un caso presentado por el Sindicato Marítimo de Australia

(MUA, por su sigla en inglés) y el Sindicato de Oficiales Marítimos de Australia (AMOU, por su sigla en inglés).

El fallo anuló la decisión del Ministro de Inmigración, Peter Dutton, adoptada en diciembre de 2015, de eximir de requisitos de visado nacional a los trabajadores

Manteniendo las normas canadienses

Una victoria judicial significativa augura un futuro más prometedor para los marinos canadienses que trabajan en las aguas del país



“El TISA y el AECG son una amenaza para todo lo que los sindicatos defienden: los puestos de trabajo protegidos, seguros y beneficiosos y la preservación de unas normas esenciales por las que se ha luchado denodadamente. Nadie debería sorprenderse de que nos hayamos comprometido a... continuar luchando contra éstos”.

Presidente de la ITF Paddy Crumlin

El SIU descubrió a través de un correo electrónico filtrado en 2015 que el cabotaje canadiense iba a liberalizarse en favor de compañías de la UE en virtud de las disposiciones marítimas del AECG (el Acuerdo Económico y Comercial Global entre la UE y Canadá).

El cabotaje está cubierto por la Ley de Comercio Costero de Canadá, en la que se establece que toda carga o pasajeros transportados entre puertos canadienses se llevará a bordo de buques de bandera canadiense y con tripulaciones integradas por ciudadanos canadienses.

El AECG socavaría gravemente esa protección. Permitiría a la UE y a algunos buques de bandera de

conveniencia de propiedad de la UE transportar carga entre Halifax y Montreal y mover contenedores vacíos dentro de Canadá. Y también liberalizaría los contratos de dragado y algunos servicios de enlace para los buques extranjeros.

Durante 2014 y 2015, cientos de buques fueron llevados a Canadá en virtud de un sistema de exención, que permitió que buques de bandera no canadiense realizaran cabotaje cuando no hubiera ningún buque canadiense disponible. El SIU descubrió que no se permitía a esos tripulantes trabajar en Canadá sin permisos de trabajo provisionales para extranjeros. En virtud de la legislación canadiense, esos permisos no pueden expedirse si hay ciudadanos canadienses disponibles para realizar la labor. Y los había. Cientos de ellos.

Ésa fue la gran oportunidad del sindicato de detener los efectos del AECG, en caso de que éste fuera ratificado. Si se permitía que un buque extranjero comerciara en Canadá en virtud del AECG, ¿cómo podrían mantenerse los puestos de trabajo para los canadienses? El SIU se centró en la cuestión de la expedición de los permisos de trabajo, y obligó al gobierno a ceñirse a la legislación.

En 2015, el sindicato interpuso demandas judiciales contra el gobierno federal por la expedición ilícita de permisos de trabajo a tripulantes extranjeros en tres petroleros de bandera de conveniencia dedicados al transporte marítimo en Canadá: el New England, de bandera de las Islas Marshall, el Sparto, de bandera de Chipre, y el Amalthea, de bandera griega.

En julio de 2016, en el caso del New England, el SIU fue el primer sindicato de Canadá en recibir órdenes del tribunal federal en las que se concedía un examen judicial en relación con los permisos de trabajo expedidos a trabajadores extranjeros, y se revocaban los permisos. Como consecuencia de ello, los miembros del SIU están por primera vez integrando la dotación de buques de bandera extranjera que operan en virtud de una exención.

Aún queda mucho camino por recorrer. Pero un gobierno nacional más favorable está dando al SIU un cometido más decisivo en la formulación de las políticas. El SIU espera ahora proteger al cabotaje sin tener que recurrir a la acción judicial. ■

de los buques de la multimillonaria industria de extracción de hidrocarburos y gas mar adentro.

Al celebrar el fallo, el presidente de la ITF y secretario nacional del MUA Paddy Crumlin señaló: “Traer a trabajadores extranjeros a menudo explotados es un ataque peligroso contra los derechos y las condiciones laborales seguras de los marinos, independientemente de su nacionalidad... La industria de las actividades mar adentro en el territorio de cualquier país debe ser el dominio de la fuerza laboral nacional, puesto que implica el desarrollo de la riqueza soberana y pública de ese país”. ■

El cabotaje amenazado por las negociaciones sobre el comercio internacional

La ITF hace campaña para proteger al cabotaje de las negociaciones sobre el comercio internacional que amenazan con socavar gravemente la protección de las cualificaciones y los puestos de trabajo marítimos nacionales.

La **Asociación Transatlántica de Comercio e Inversión (ATCI**, más comúnmente conocida como TTIP, por su sigla en inglés) es una serie de negociaciones entre la Unión Europea (UE) y los EE.UU. para reducir las barreras regulatorias al comercio.

El Acuerdo sobre el Comercio de Servicios (TISA) es un tratado comercial internacional que se está negociando entre 23 partes, incluida la UE y los EE.UU. La ITF teme que el acuerdo eche por tierra años de reglas elaboradas en el sector del transporte marítimo, dado que podría liberalizar el transporte de carga nacional a buques BDC y derivar en graves preocupaciones ambientales y de seguridad. La ITF sostiene que el TISA también es una amenaza para los organismos establecidos, tales como la OIT y la OMI que supervisan las normas técnicas laborales y de seguridad a escala mundial en el ámbito del transporte marítimo.

El **Acuerdo Económico y Comercial Global (AECG)** ha perjudicado seriamente al cabotaje marítimo canadiense, puesto que liberaliza el transporte por parte de portacontenedores de cabotaje de la UE (incluidos los buques de propiedad de la UE que enarbolan el pabellón de un tercer país, que podría ser una bandera de conveniencia) de lo que se clasificaría como carga nacional entre Halifax y Montreal. También se sugiere que los armadores canadienses deberían poder competir en un plano de igualdad, lo cual supondría la transferencia de banderas y la utilización de una tripulación extranjera.

Amenazas en el mar

El Boletín de los Marineros presenta dos informes recientes del grupo consultor especializado Gray Page que ayudan a comprender mejor las amenazas de la piratería y los polizones

Cuidado con los polizones en Sudáfrica

Si su buque se está dirigiendo a Sudáfrica, tenga especial cuidado en evitar ser víctima de “polizones profesionales”



Tradicionalmente, los polizones suben a bordo de un buque para obtener un pasaje gratuito de una parte del mundo a otra. Pero las pruebas que provienen de Sudáfrica indican el surgimiento de una nueva clase de polizón profesional con metas bastante diferentes.

El descubrimiento de un polizón por lo general puede resolverse con bastante rapidez mediante una

buena cooperación entre el operador del buque, las autoridades portuarias y los funcionarios locales. Pero en Sudáfrica, desde 2014, las perspectivas de una resolución rápida han disminuido y los posibles costos para una compañía naviera se han disparado.

Cualquiera que suba a bordo de un buque en un puerto es tratado como intruso y será expulsado del buque para enfrentar un posible tirón de orejas judicial; siempre y cuando el individuo pueda probar más allá de toda duda que es ciudadano sudafricano, o que tiene el derecho legal de estar en Sudáfrica.

En caso de que esto no pueda probarse, las autoridades consideran que el individuo es un polizón. Un polizón no puede desembarcar hasta que la compañía naviera haya instituido las disposiciones para repatriarlo

en un lapso de 24 horas. Esto por lo general supone billetes de avión para regresar a casa y una escolta de seguridad de hasta dos personas que lo acompañen a la puerta de embarque del aeropuerto.

Si el polizón no se muestra de acuerdo, la compañía aérea podría no permitirle embarcar en el vuelo. Por tanto, el comportamiento difícil podría suponer vuelos perdidos, estancias prolongadas en custodia y nuevas reservas de vuelos, todo a cuenta de la compañía naviera. Esto podría ascender a USD10.000 o mucho más.

El razonamiento de las autoridades parece ser que, sin documentos para probar que un individuo ha estado en Sudáfrica de manera ilegal, se puede asumir que subió al buque antes de que éste entrara en aguas del país.

Hacer frente a la piratería en el mar requiere de estabilidad en tierra

La piratería y los robos a mano armada en el mar han alcanzado su nivel más bajo en más de 20 años, pero el panorama es muy variado desde el punto de vista geográfico

En los primeros seis meses de 2016 se constató una disminución tanto en la piratería como en los robos a mano armada en el mar, en gran parte debido al éxito de la intervención internacional y la cooperación regional.

Dos zonas que anteriormente habían sido puntos conflictivos de la piratería, la cuenca de Somalia y el estrecho de Malaca, han continuado registrando un menor

número de ataques perpetrados contra el transporte marítimo. En Somalia, esto viene precedido de la utilización de patrullas navales multinacionales y mayores medidas de protección a bordo por parte del transporte marítimo comercial. En el estrecho de Malaca, Singapur, Malasia e Indonesia han cooperado para negar a los piratas un refugio seguro.

Pero en otros lugares es distinto.

Frente a la costa de Nigeria, en el Golfo de Guinea, se han reducido los secuestros que tienen por objeto el robo de carga, pero han aumentado los secuestros de marinos para pedir un rescate a cambio. A medida que el gobierno de Nigeria continúa haciendo frente a las tensiones étnicas y religiosas, a la vez que intenta reformar su economía corrupta basada en el petróleo, el descontento y el creciente vacío en materia de seguridad han

permitido a las bandas de piratas operar prácticamente sin interferencias.

Asimismo, los primeros secuestros de buques y capturas de tripulaciones por parte del grupo militante islámico Abu Sayyaf, frente a la costa sur de las Filipinas, pueden vincularse a la falta de control gubernamental en tierra. Tres ataques en 2016 provocaron una suspensión de embarques de carbón a las

El resultado son los polizones profesionales: las pandillas o los individuos que descartan sus documentos y suben a bordo de los buques, no para obtener un pasaje gratuito para salir de Sudáfrica, sino como manera de extraer dinero de los operadores de buques a cambio de irse de manera rápida y tranquila. ■

Consejos para evitar que los polizones suban a bordo de su buque

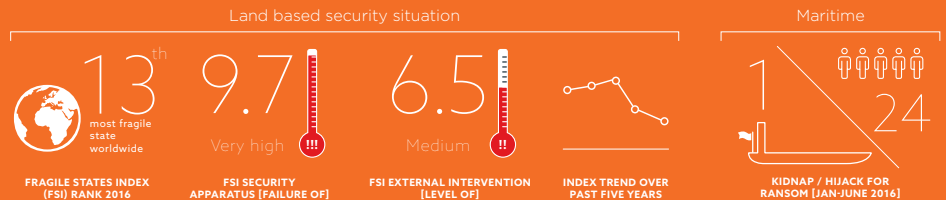
Los operadores de buques deberían asegurarse de que sus buques estén seguros mientras se encuentran en el puerto:

- Mantener la vigilancia las 24 horas
- No permitir que nadie suba a bordo sin un permiso portuario ni la autorización PBIP
- Contratar a guardias de seguridad privados para patrullar el costado del buque que da al muelle y proporcionar un control del acceso a la parte inferior de la plancha de desembarco, en el costado del buque que da al mar
- Utilizar cámaras de televisión en circuito cerrado colocadas de manera estratégica; éstas podrían ayudarlos a probar exactamente dónde y cuándo subió a bordo un polizón
- Asegurarse de que la seguridad sea estricta en la plancha de desembarco y las estachas de amarre

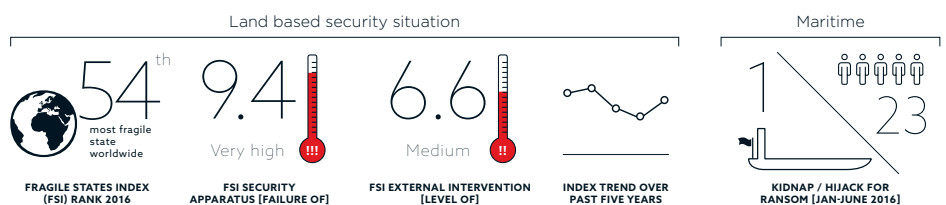
PIRACY THE LAND BASED PROBLEM



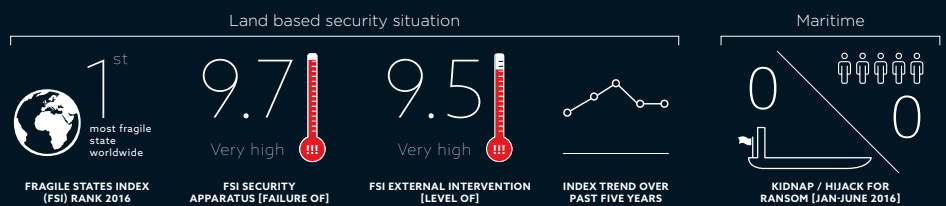
NIGERIA / GULF OF GUINEA



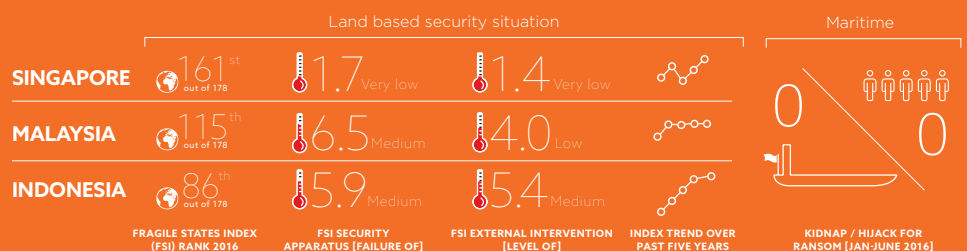
PHILIPPINES / SULU SEA



SOMALIA



MALACCA STRAITS



Filipinas, y se teme que nuevos ataques debiliten aun más la seguridad.

Malasia, Indonesia y las Filipinas han prometido trabajar juntos para contrarrestar la amenaza, pero sin una presencia militar terrestre fuerte en la zona sur de las Filipinas, es muy probable que los esfuerzos de protección marítima sean ineficaces.

Resulta poco probable que la inestabilidad en esas costas

cambie radicalmente en breve dado que las rutas comerciales no son lo suficientemente significativas como para obtener una protección internacional. Y los fondos procedentes de los secuestros y las actividades delictivas solventan cada vez más una subeconomía.

Derrotar a la piratería es un proyecto a largo plazo. La piratería en Somalia sólo ha sido contenida. La raíz del problema –

el conflicto y la inestabilidad del país – no ha desaparecido. Para Estados como Somalia que luchan por imponer su autoridad y cuentan con recursos limitados para hacer frente a la pobreza, es probable que la batalla continúe. Mientras continúe la anarquía en tierra, persistirá el potencial para la piratería. ■

Gray Page es un grupo consultor marítimo especializado que resuelve problemas en distintas partes del mundo para organizaciones que operan en el mercado del transporte marítimo internacional.
www.graypage.com

Navegando con los jóvenes y las mujeres por los sindicatos

Les presentamos a Cinthia Magali Díaz, oficial de navegación pionera que recientemente ha sido elegida representante joven de la sección de navegación interior de la ITF. Tiene 25 años, es de Buenos Aires (Argentina) e integra el comité ejecutivo de su sindicato, el Centro de Patrones y Oficiales Fluviales, de Pesca y de Cabotaje Marítimo

“Estar a bordo es una gran aventura, es como estar en la casa de una familia grande”.

Cinthia Magali Díaz



¿Qué le atrajo de la navegación interior?

Tenía 14 años cuando empecé a capacitarme como oficial de la marina mercante en la escuela nacional de navegación. Mi abuelo era navegante en la Armada de Argentina y a mí me entusiasmaba trabajar en botes y formarme en una institución que era académicamente exigente y enseñaba materias nuevas e interesantes.

Háblenos sobre su trabajo. Como oficial de navegación estoy a cargo del puente de navegación, como parte de un equipo que incluye al primer oficial y al capitán. Soy responsable de timonear y maniobrar los buques, de la administración y supervisión de la carga y la documentación de la tripulación, y la gestión de los sistemas de seguridad y salvavidas.

Navego por el río Paraná y sus afluentes. Sus muchas curvas y tramos angostos requieren una comunicación constante con otros botes.

¿Cómo se involucró en su sindicato? En Argentina, las mujeres comenzaron a trabajar en la navegación interior en 2008. Yo me

gradué en 2009 y era una de las integrantes del tercer grupo de mujeres graduadas de la escuela nacional de navegación que comenzaban a trabajar en la navegación interior.

No había una representante mujer en el sindicato y mis compañeras y yo nos sentíamos muy responsables de alentar a las mujeres a incorporarse a la profesión. En 2012, fui elegida representante de las mujeres y en 2013 me convertí en la primera mujer en integrar el comité ejecutivo central.

¿Qué le gustaría lograr como representante de los jóvenes? Me gustaría que los jóvenes, en particular las mujeres, estuvieran más involucrados en el transporte interior. Quiero apoyarlos, escuchar lo que tienen para decir, saber más sobre sus vidas, y alentarlos a sumarse a la lucha y defender sus derechos. Juntos necesitamos organizar campañas, mantenernos en estrecho contacto y mostrar solidaridad en épocas de conflicto. También debemos mostrar la importancia de navegar por los ríos y los beneficios para el transporte que proporcionan los ríos.

¿Cómo podemos hacer que los trabajadores jóvenes participen de forma activa en sus sindicatos?

Los jóvenes hacen preguntas y quieren cambiar las cosas. La mejor forma de lograr cambios es participar. Los sindicatos necesitan de gente joven y deben tener una manera concreta de escucharlos y hacerlos participar. Las instituciones deberían poner las herramientas necesarias a disposición de los hombres y mujeres jóvenes a fin de que éstos adquieran aptitudes de liderazgo para garantizar el crecimiento del sindicato a largo plazo.

Yo alentaría a los trabajadores jóvenes diciéndoles que escuchar distintas opiniones, intercambiar experiencias con compañeros de otras partes del mundo y crecer juntos es muy enriquecedor y motivante. A veces nos sorprendemos de que nuestras situaciones sean similares, a pesar de la distancia entre nosotros.

Y por último, ¿qué hace en su tiempo libre?

Me gusta leer, en particular literatura griega y romana, y hacer deporte. ■

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 clic en el tabulador Encuentre a un Inspector o un Sindicato.

Si usted tiene un teléfono celular o una tableta, descargue su aplicación GRATUITA ITF Seafarers ahora en

www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

- Encuentre datos de contacto sobre el inspector, coordinador o sindicato de la ITF más cercano
- Compruebe las condiciones a bordo antes de incorporarse a trabajar en un buque
- 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.

Durante el horario de oficina, usted puede ponerse en contacto llamando a la ITF en Londres al **+44 (0) 20 7940 9287**
Línea telefónica de ayuda de la ITF (las 24 horas): **+44 (0) 20 7940 9280**
Línea de ayuda por SMS **+44 (0)7950 081459**
Correo electrónico: 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 Permiso para bajar a tierra en:

www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

Disponible en:

Ser contratado Los agentes de contratación de tripulantes

En el MLC 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. Para obtener más información sobre identificar a un buen agente, vea la página 8 de esta guía.

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 (CNC)**. En caso afirmativo, asegúrese de que tiene buen conocimiento de las condiciones de dicho convenio y guarde una copia del mismo con su contrato.

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

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

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

● 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 pagarsele 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 clic en el tabulador "Búsqueda de buques".

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

www.itfseafarers.org/seafarer-apps.cfm

Lista de inspectores de la ITF

3

| NOMBRE COMPLETO | FUNCIÓN | PAÍS | PUERTO | TELÉFONO DE LA OFICINA | TELÉFONO MÓVIL | CORREO ELECTRÓNICO |
|-----------------------------|---------------------|------------------|---------------|---------------------------------|--------------------|----------------------------------|
| 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 |
| Ben West | Contacto | Australia | Newcastle | | +61 419 934 648 | summers_dean@itf.org.uk |
| Dean Summers | Coordinador | Australia | Sydney | +61 2 9267 9134 | +61 419 934 648 | summers_dean@itf.org.uk |
| Keith McCorrison | Inspector | Australia | Fremantle | +61 8 9335 0500 | +61 422 014 861 | mccorrison_keith@itf.org.uk |
| Matt Purcell | Coordinador Adjunto | Australia | Melbourne | +61 3 9329 5477 | +61 418 387 966 | purcell_matt@itf.org.uk |
| Sarah Maguire | Inspector | Australia | Gladstone | | +61 434525416 | maguire_sarah@itf.org.uk |
| Christian Roos | Inspector | Bélgica | Zeebrugge | +32 2 549 11 03 | +32 486 123 890 | roos_christian@itf.org.uk |
| Marc Van-Noten | Inspector | Bélgica | Amberes | +32 3 224 3419 | +32 475 775700 | van-noten_marc@itf.org.uk |
| Rino Huijsmans | Inspector | Bélgica | Amberes | +32 3 224 3443 | +32 473 97 31 95 | huijsmans_rino@itf.org.uk |
| Souradjou Alassane Foussemi | Contacto | Benin | Cotonou | +229 97080213 | +229 95192638 | sfoussemi2002@yahoo.fr |
| Ali Zini | Inspector | Brasil | Paranagua | +55 41 34220703 | +55 41 9998 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 |
| Karl Rissler | Inspector | Canadá | Halifax | +1 902 455 9327 | +1 902 237 4403 | rissler_karl@itf.org.uk |
| Peter Lahay | Coordinador | Canadá | Vancouver | +1 604 251 7174 | +1 604 418 0345 | lahay_peter@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 3300 | sanchez_miguel@itf.org.uk |
| Mario Sarac | Inspector | Croacia | Rijeka | 385 51 325 349 | +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 |
| Romano Peric | Coordinador | Croacia | Dubrovnik | +385 20 418 992 | +385 99 266 2885 | peric_romano@itf.org.uk |
| Jens Fage-Pedersen | Inspector | Dinamarca | Copenhague | +45 36 36 55 94 | +45 22 808188 | fage-pedersen_jens@itf.org.uk |
| Morten Bach | Inspector | Dinamarca | Copenhague | +45 88920355 | +45 21649562 | bach_morten@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 |
| Heikki Karla | Inspector | Finlandia | Helsinki | +358 9 61520255 | +358 40 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 |
| Jan Örn | Coordinador Adjunto | Finlandia | Turku | +358 9 613 110 | +358 40 523 33 86 | orn_jan@itf.org.uk |
| Kenneth Bengts | Coordinador | Finlandia | Helsinki | +358 9 615 20 258 | +358 40 455 1229 | bengts_kenneth@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 Tallonneau | Inspector | Francia | Brest | +33 2 98 85 21 65 | +33 6 85 65 52 98 | tallonneau_laure@itf.org.uk |
| Pascal Pouille | Coordinador | Francia | Dunquerque | +33 3 28 21 32 89 | +33 3 80 23 95 86 | pouille_pascal@itf.org.uk |
| Yves Reynaud | Inspector | Francia | Marsella | +33 4 915 499 37 | +33 6 07 68 16 34 | reynaud_yves@itf.org.uk |
| Merab Chijavadze | Inspector | Georgia | Batumi | +995 422 270177 | +995 5 93 261303 | chijavadze_merab@itf.org.uk |
| Hamani Amadou | Inspector | Alemania | Rostock | +49 381 670 0046 | +49 170 7603862 | amadou_hamani@itf.org.uk |
| Karin Friedrich | Inspector | Alemania | Hamburgo | +49 40 2800 6812 | +49 170 85 08 695 | friedrich_karin@itf.org.uk |
| Susan Linderkamp | Coordinador Adjunto | Alemania | Bremen | +49 421 330 33 33 | +49 1511 2 666 006 | linderkamp_susan@itf.org.uk |
| Sven Hemme | Inspector | Alemania | Bremen | +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 |
| Darren Procter | Inspector | Gran Bretaña | Southampton | | +44 7949 246219 | procter_darren@itf.org.uk |
| Liam Wilson | Inspector | Gran Bretaña | Scotland | +44 1224 582 688 | +44 7539 171323 | wilson_liam@itf.org.uk |
| Paul Keenan | Inspector | Gran Bretaña | Hull | +44 20 9899 6677 | +44 7710 073880 | keenan_paul@itf.org.uk |
| Tommy Molloy | Inspector | Gran Bretaña | Aberdeen | +44 151 639 8454 | +44 776 418 2768 | molloy_tommy@itf.org.uk |
| Costas Halas | Inspector | Grecia | El pireo | +30 210 411 6610/6604 | +30 6944 297 565 | halas_costas@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 |
| Januario Jose Biague | Contacto | Guinea-Bissau | Bissau | +245 5905895 | +245 6605246 | bia_januar@yahoo.com.br |
| Jason Lam Wai Hong | Inspector | Hong Kong, China | Hong Kong | +852 2541 8133 | +852 9735 3579 | lam_jason@itf.org.uk |
| Jónas Gardarsson | Inspector | Islandia | Reykjavik | +354 551 1915 | +354 892 79 22 | jonas@sjomenn.is |
| B V Ratnam | Inspector | India | Visakhapatnam | +91 8912 502 695 / 8912 552 592 | +91 9 8481 980 25 | ratnam_bv@itf.org.uk |
| Chinmoy Roy | Inspector | India | Calcutta | +91 33 2459 1312 | +91 8300 43094 | roy_chinmoy@itf.org.uk |
| K Sreekumar | Inspector | India | Chennai | +91 44 2522 3539 | +91 9381001311 | kumar_sree@itf.org.uk |
| Louis Gomes | Inspector | India | Mumbai | +91 22 2261 8368 | +91 8080556373 | gomes_louis@itf.org.uk |
| Mukesh Vasu | Inspector | India | Kandla | +91 2836 226 581 | +91 94272 67843 | vasu_mukesh@itf.org.uk |
| Narayan Adhikary | Inspector | India | Haldia | +91 3224 252203 | +91 9434517316 | Adhikary_Narayan@itf.org.uk |
| Thomas Sebastian | Inspector | India | Kochi | +91 484 2666409 | +91 98950 48607 | sebastian_thomas@itf.org.uk |
| Ken Fleming | Coordinador | Irlanda | Dublín | +353 1 85 86 317 | +353 87 64 78636 | fleming_ken@itf.org.uk |
| Michael Whelan | Inspector | Irlanda | Dublín | | +353 872501729 | whelan_michael@itf.org.uk |
| Michael Schwartzman | Inspector | Israel | Haifa | +972 4 8512231 | +972 54 4699282 | schwartzman_michael@itf.org.uk |
| Bruno Nazzari | Inspector | Italia | Livorno | +39 (0) 586 072379 | +39 335 612 9643 | nazzari_bruno@itf.org.uk |
| Francesco Di Fiore | Coordinador | Italia | Genoa | +39 10 25 18 675 | +39 33 1670 8367 | difiore_francesco@itf.org.uk |
| Francesco Saitta | Inspector | Italia | Sicily | +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 | Naples | +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 3 5410 8320 | +81 90 6949 5469 | ohori_fusao@itf.org.uk |
| Shigeru Fujiki | Inspector | Japón | Chiba | +81 3 3735 0392 | +81 90 9826 9411 | fujiki_shigeru@itf.org.uk |
| Betty Makena Mutugi | Inspector | Kenya | Mombasa | +254 41 2230027 | +254 721 425828 | mutugi_betty@itf.org.uk |
| Bae Jung Ho | Inspector | Corea | Busan | +82 51 463 4828 | +82 10 3832 4628 | bae_jh@itf.org.uk |
| Hye Kyung Kim | Coordinador | Corea | Busan | +82 51 469 0294 | +82 10 5441 1232 | kim_hk@itf.org.uk |
| Norbert Petrovskis | Inspector | Letonia | Riga | +371 67709242 | +371 29215136 | petrovskis_norbert@itf.org.uk |
| Andrey Chernov | Inspector | Lituania | Klaipeda | +370 46 410447 | +370 699 28198 | chernov_andrey@itf.org.uk |
| Paul Falzon | Contacto | Malta | Valletta | +356 79969670 | +356 79969670 | falzon_paul@itf.org.uk |
| Enrique Lozano Diaz | Inspector | México | Veracruz | +52 229 932 3023 | +52 1 229 161 0700 | lozano_enrique@itf.org.uk |
| Tomislav Markolović | Contacto | Montenegro | Bar | +382 30 315 105 | +382 69 032 257 | markolovic_tomislav@itf.org.uk |
| Aswin Noordermeer | Inspector | Países Bajos | Róterdam | | +31 6 53 337522 | noordermeer_aswin@itf.org.uk |
| Debbie Klein | Inspector | Países Bajos | Róterdam | | +31 6 53 182 734 | klein_debbie@itf.org.uk |
| Gijs Mol | Inspector | Países Bajos | Róterdam | | +31 622 89 08 77 | mol_gijs@itf.org.uk |
| Grahame McLaren | Inspector | Nueva Zelandia | Wellington | +64 4 801 7613 | +64 21 292 1782 | mclaren_grahame@itf.org.uk |
| Cyril A Nzekwe | Contacto | Nigeria | Lagos | +234 803 3091057 | | cyril.nzekwe@yahoo.com |

Ayudando a los marinos del mundo



OFICINA CENTRAL DE LA ITF

LONDRES (REINO UNIDO)

Tel: +44 (0) 20 7403 2733

Correo electrónico: mail@itf.org.uk

ETF EUROPA

BRUSELAS (BÉLGICA)

Tel: +32 (0) 2 285 46 60

Correo electrónico: etf@etf-europe.org

ITF AMÉRICAS

RÍO DE JANEIRO (BRASIL)

Tel: +55 (21) 2223.0410

Correo electrónico: itf_americas@itf.org.uk

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



ITF ÁFRICA
 NAIROBI, KENYA
 Tel: +254 20 374 2774/5
 Correo electrónico: nairobi@itf.org.uk

ITF ÁFRICA (FRANCÓFONA)
 OUAGADOUGOU
 Tel: +226 (0) 50 375610
 Correo electrónico: itfwak@fasonet.bf

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

ITF ASIA Y EL PACÍFICO (SIDNEY)
 MELBOURNE
 SYDNEY
 WELLINGTON

ITF ASIA Y EL PACÍFICO
 OFICINA DE DELHI
 Tel: +91 (0) 11 2335 4408 / 7423
 0 11 2373 1669
 Correo electrónico: itfindia@vsnl.com
 OFICINA DE TOKIO
 Tel: +81 (0) 337 982 770
 Correo electrónico: mail@itftokyo.org
 OFICINA DE LA ITF EN SYDNEY
 Tel: +61 420 928 780
 Tel: +64 21 227 1519

| NOMBRE COMPLETO | FUNCIÓN | PAÍS | PUERTO | TELÉFONO DE LA OFICINA | TELÉFONO MÓVIL | CORREO ELECTRÓNICO |
|-----------------------------|-------------|---------------|--------------------------|---------------------------|-------------------|--------------------------------|
| Deborah Adekemi Akinware | Contacto | Nigeria | Lagos | +234 708 7331148 | +234 7025801024 | ambassadordeborah@gmail.com |
| Goodlife Elo Okoro | Contacto | Nigeria | Lagos | +234 1 774 0532 | +234 8068468607 | elolightmwunitf@gmail.com |
| 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 | Cristóbal | +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 | Inspector | Polonia | Szczecin | +48 91 4239707 | +48 501 539329 | mazurkiewicz_adam@itf.org.uk |
| Grzegorz Daleki | Inspector | Polonia | Gdynia/Gdansk | +48 58 6616096 | +48 514 430 374 | daleki_grzegorz@itf.org.uk |
| João de Deus Gomes Pires | Inspector | Portugal | Lisboa | +351 21 391 8181 | +351 91 936 4885 | pires_joao@itf.org.uk |
| Felipe Garcia Cortijo | Inspector | Puerto Rico | San Juan | +1 787 999 8130 | +1 787 410 1344 | garcia_felipe@itf.org.uk |
| Adrian Mihalcioiu | Inspector | Rumania | Constanta | +40 241 618 587 | +40 722 248 828 | mihalcioiu_adrian@itf.org.uk |
| Kirilil Pavlov | Inspector | Rusia | San Petersburgo | +7 812 718 6380 | +7 911 929 04 26 | pavlov_kirilil@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 |
| Sergey Fishov | Coordinador | Rusia | San Petersburgo | +7 812 718 6380 | +7 911 096 9383 | fishov_sergey@itf.org.uk |
| Vadim Mamontov | Inspector | Rusia | Kaliningrad | +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 |
| Cassiem Augustus | Inspector | Sudáfrica | Ciudad del Cabo | +27 21 461 9410 | +27 82 773 6366 | augustus_cassiem@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 |
| Jose M Ortega | Coordinador | España | Algeciras | +34 956 657 046 | +34 699 436 503 | ortega_jose@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 | Estocolmo | | +46 70 57 49 714 | barning_annica@itf.org.uk |
| Fredrik Bradd | Inspector | 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 4100 | +46 70 574 2223 | andre_hakan@itf.org.uk |
| Sven Save | Inspector | Suecia | Helsingborg | | +46 70 57 49 713 | save_sven@itf.org.uk |
| Sanders Chang | Inspector | Taiwán, China | Taichung | +886 2658 4514 | +886 955 415 705 | chang_sanders@itf.org.uk |
| Tse-Ting Tu | Inspector | Taiwán, China | Kaoshiung | +886 7 5212380 | +886 988513979 | tu_tse-ting@itf.org.uk |
| Franck Kokou Séyram Akpossi | Contacto | Togo | Lomé | +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 |
| Barbara Shipley | Inspector | EE.UU. | Baltimore/Norfolk | +1 757 622 1892 | +1 202 412 8422 | shipley_barbara@itf.org.uk |
| Dwayne Boudreaux | Coordinador | EE.UU. | Nueva Orleans | | +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 - Tacoma | +1 360 379 4038 | +1 206 331 2134 | engels_jeff@itf.org.uk |
| John Metcalfe | Contacto | EE.UU. | Portland, Maine - Boston | +1 207 785 4531 | +1 207 691 5253 | metcalfe_john@itf.org.uk |
| Martin D. Larson | Inspector | EE.UU. | Portland | | +1 503 347 7775 | larson_martin@itf.org.uk |
| Michael Baker | Contacto | EE.UU. | Cleveland | +1 216 781 7816 | +1 440 667 5031 | baker_michael@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. | Puerto Cañaveral | +1 321 784 0686 | +1 321 258 8217 | sasso_tony@itf.org.uk |

Si piensan adoptar medidas sindicales 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, cuyos números de teléfono y dirección de correo electrónico encontrará 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

Agentes de colocación de gente de mar, compañías de contratación de tripulantes, servicios de contratación y colocación...

¿Cómo identificar a uno bueno?

Todos los marinos tienen derecho a un sistema de contratación y colocación eficiente y bien regulado

A menos que usted sea lo suficientemente afortunado como para tener cualificaciones de gran demanda y se le ofrezca un puesto, la mayoría de las personas tienen que competir con otros para obtener un empleo y quieren causar la mejor impresión.

Pero dedíque unos instantes a informarse sobre la agencia encargada de la contratación. Hay una diferencia abismal entre las agencias piratas y las compañías gestionadas de manera adecuada que prestan un servicio a los propietarios de buques a la vez que protegen de manera genuina a los marinos en su registro. Inscribirse con un agente irresponsable puede tener consecuencias desastrosas si las

cosas salen mal mientras usted se encuentra en el mar.

Bajo ninguna circunstancia las agencias podrán:

- Llevar listas negras
- Cobrar a los marinos por servicios de colocación u otros honorarios injustificados
- Realizar deducciones injustificadas de sus salarios

Todas las agencias privadas deben:

- Llevar un registro actualizado de los marinos
- Asegurarse de que usted entienda su contrato de empleo, explicarle sus derechos y obligaciones, incluidas las políticas específicas de la compañía
- Comprobar que su contrato

cumpla con todo CNC o regla pertinente

- Dar a usted una copia de su contrato firmado
- Comprobar que usted tiene las cualificaciones adecuadas para el empleo
- Asegurarse de que la compañía para la que usted va a trabajar sea estable desde el punto de vista financiero y que sea poco probable que lo deje a usted abandonado en el exterior
- Contar con un procedimiento para la presentación de quejas que funcione
- Contar con algún tipo de seguro para protegerlo a usted de las pérdidas monetarias en caso de que el propietario del buque no cumpla sus obligaciones para con usted

Hágase las siguientes preguntas:

- ¿Esta agencia dispone de una autorización en virtud de la legislación nacional?
- ¿Esta agencia tiene una buena relación con compañías buenas y con los sindicatos afiliados a la ITF?
- ¿Se comportan de manera confidencial cuando manejan sus datos personales?
- ¿Están bien informados sobre la industria, incluida la reglamentación marítima pertinente en relación con las normas de formación, titulación y empleo?

Recuerde que llevar listas negras y cobrar honorarios a los marinos por servicios de colocación, o cualquier otra comisión injustificada, está prohibido por el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006. Los propietarios de buques deben asegurarse de utilizar servicios que observen el cumplimiento de las normas.

Si usted ha sido explotado de esta manera, puede presentar una queja ante el Estado rector del puerto en cualquier país que haya ratificado el convenio, o ponerse en contacto con su sindicato o con un inspector de la ITF.

El estrés emocional y la angustia psicológica son comunes, pero a menudo resulta difícil hablar al respecto. Puede ser difícil saber a quién recurrir para pedir ayuda si la situación llega a un punto en el que usted se siente deprimido o incluso suicida. El Boletín de los Marineros analiza por qué éste es un problema particular para los marinos y examina cuál es el apoyo del que usted dispone

Un mejor acceso a internet es fundamental para la salud mental de los marinos

Ahora que el Fondo para los Marineros de la ITF emprende un proyecto importante para ayudar a la salud y el bienestar de los marinos, su directora, Kimberly Karlshoej, señala que los viajes marítimos prolongados podrían ser un factor de riesgo en la depresión y el suicidio de los marinos

Es notoriamente difícil entender la magnitud del problema, tanto por lo difícil que es llegar de manera adecuada a los marinos, como por el hecho de que la depresión y el suicidio son temas muy difíciles de tratar. Durante años, las encuestas y los estudios han arrojado resultados muy distintos.

Por ejemplo, en una encuesta de la ITF sobre los marinos realizada en 2015 se determinó que entre seis de 100 y 41 de 122 encuestados (dependiendo del país) tenían compañeros que habían considerado suicidarse. Mientras tanto, en el informe de recursos humanos de la Cámara Naviera Internacional, publicado el mismo año, se determinó que una clara mayoría de su población de muestreo había manifestado sentirse “satisfecha”, “contenta” y “muy contenta” cuando se le había preguntado sobre sus niveles de satisfacción.

En algunas encuestas se determinaron niveles elevados de estrés y ansiedad; en otras se determinó un nivel de salud y bienestar general bueno. Hay distintas conclusiones sobre los suicidios y el estrés desglosadas por rango; en una se determinó que casi el 90 por ciento de los suicidios de marinos entre finales de la década del setenta y comienzos de la década del 2000 se produjeron entre los marinos y el personal de restauración; en otras se determinó que los niveles de estrés más elevados se registraban entre los oficiales.

Esas variaciones significativas de las conclusiones llevaron al Fondo a realizar un análisis profundo de diversos estudios y encuestas, a fin de ver si podíamos aproximarnos al meollo de la cuestión. Nuestras

conclusiones determinarán nuestra labor a lo largo de los próximos años.

Nuestro análisis ha determinado que la mayoría de los suicidios de marinos ocurren en buques de altamar; en un informe se señalaba que los mismos representaban el 87 por ciento de los suicidios de marinos entre 1976 y 2002.

Esto indicaría que estar en el mar durante semanas o meses en condiciones sociales y laborales de aislamiento y alejados de sus familias podría constituir el riesgo clave para la salud mental y el bienestar de los marinos. Y también parecería poner de relieve la necesidad de un mejor acceso a internet y una mejor conectividad a bordo, algo en lo que el Fondo ya ha estado trabajando, con su proyecto de Wi-Fi móvil, que tiene por objeto mejorar la conectividad a bordo de los buques mientras se encuentran en puerto.

El Fondo está elaborando una estrategia mundial para promover una salud mental positiva y hacer frente al aislamiento social, la depresión y el suicidio entre los marinos. Esto nos ayudará a proporcionar programas de promoción de la salud mental y el bienestar actualizados, innovadores y basados en datos empíricos, así como servicios que faciliten la disponibilidad para cambiar y promover comportamientos y estilos de vida saludables a lo largo de toda la vida.

Esos programas y servicios pueden ayudar a mejorar la salud mental de los marinos mientras están en el mar y en casa. Y pueden reducir directamente las instancias y el impacto negativo del aislamiento social, la depresión y el suicidio. ■

Problemas por los que usted podría necesitar ayuda

- Prevención del suicidio y hacer frente a los sentimientos suicidas
- Control de la ira
- Abuso de sustancias
- Ansiedad y depresión
- Ruptura de relaciones
- Problemas con el juego
- Hacer frente al dolor
- Aislamiento social
- Gestión de sus cuestiones financieras
- Problemas en el lugar de trabajo, tales como la intimidación y el acoso

Vea los “10 principales consejos prácticos para el bienestar” proporcionados por el Fondo para los Marineros en la página 29



Cuidar de su salud mental

Gavin Kelso, director ejecutivo del proveedor de asistencia a los empleados Hunterlink National, explica cómo su organización presta apoyo y asistencia a la salud y el bienestar mental de los marinos en los puertos de Australia

Si usted es un marino que está experimentando un sufrimiento emocional o psicológico, nosotros contamos con un equipo de consejeros marítimos especializados para apoyarlo, a través de un asesoramiento individual. Atendemos llamadas en mitad de la noche porque no hay un momento conveniente para tener una crisis.

También proporcionamos capacitación a los marinos sobre cómo mantener o reforzar su resistencia mental. Contamos con una diversidad de recursos sobre salud mental para ayudarlo, alguno de los cuales puede ver en estas páginas.

Cuando ha habido un accidente marítimo, una muerte en el mar u otros incidentes críticos, Hunterlink también apoya a las tripulaciones enviando a nuestros consejeros por vía aérea.

Nuestra red Hunterlink Global quizá es menos conocida. La misma proporciona apoyo y asistencia a marinos de todas las

nacionalidades, siempre que se encuentren en aguas australianas y tengan problemas emocionales o psicológicos.

Sorteamos cuidadosamente las diferencias culturales y abordamos a cada cliente de manera culturalmente sensible. Pero a pesar de las diferencias culturales aparentes, existen ciertas similitudes universales que trascienden todas las fronteras y culturas y formaciones.

En lo que respecta a todos los marinos que a menudo trabajan muy lejos de su casa durante muchas semanas seguidas, entendemos las presiones que

ustedes enfrentan, tales como extrañar a sus parejas y familia y sentir añoranza por su hogar. Puede ser muy difícil y triste tener que perderse un hito en el desarrollo de sus hijos pequeños, quizá cuando dan sus primeros pasos o cuando comienzan la escuela. Quizá usted esté molesto porque no puede apoyar a sus seres queridos cuando están descontentos o enfermos, o no puede asistir al funeral de un familiar. ■

Fuentes de ayuda gratuita y confidencial si usted se siente deprimido o suicida

En Australia: la línea de ayuda telefónica de Hunterlink. Llame al 1800 554 654. Abierta las 24 horas del día, los 7 días de la semana, los 365 días del año

En el Reino Unido e Irlanda: los Samaritanos; llame al 116 123. Abierta las 24 horas del día, los 7 días de la semana, los 365 días del año

Befrienders Worldwide: visite www.befrienders.org para encontrar los datos de la línea de ayuda telefónica en el país en que usted se encuentre

Estudio de caso

Apoyar a la tripulación tras una muerte en el mar

Un ejemplo de un incidente crítico en el que intervino recientemente Hunterlink Global fue la muerte de un marino ucraniano en el norte de Queensland, en Australia.

El marino era un tripulante popular a bordo de un granelero en el que parte de la tripulación era ucraniana. El tripulante falleció a bordo de un aparente infarto. Hunterlink respondió inmediatamente y envió a un consejero superior para apoyar a la tripulación, que estaba consternada.

La mayoría de los marinos que trabajan en la industria marítima internacional estarán familiarizados con la reputación reservada y a menudo estoica que se han ganado las tripulaciones ucranianas. Son admiradas por ser resistentes, independientes y fuertes. Pero la muerte de un compañero cercano traumatiza a todos a bordo, desde el capitán hasta los rangos inferiores.

En este caso logramos proporcionar de manera satisfactoria asesoramiento e información sobre el dolor a cada tripulante a bordo, y conectamos con la tripulación intercambiando historias sobre nuestro país y nuestras familias.

También brindamos información a la tripulación sobre sus derechos. Les explicamos que, independientemente del país o el puesto del empleado en cuestión, todos los marinos tienen derecho a recibir apoyo emocional y psicológico sin demora mientras se encuentran en un puerto de escala.

Hunterlink también proporcionó apoyo continuo a los miembros de la tripulación; es ésta conexión exitosa con las tripulaciones marítimas internacionales traumatizadas lo que distingue a Hunterlink de los servicios de apoyo generalizados.

Obtenga información sobre el VIH/SIDA en la nueva aplicación sobre el bienestar

Ahora usted puede tener acceso fácilmente a información y orientación sobre el VIH/SIDA en sus dispositivos móviles, gracias a una nueva aplicación sobre el bienestar lanzada por la ITF en julio. El coordinador del programa de bienestar sobre el VIH/SIDA de la ITF global Asif Altaf explica con más detalle

Usted puede obtener la aplicación gratuita tanto para dispositivos Android como iOS. La misma proporciona datos básicos sobre el VIH/SIDA, cómo se transmite, cuáles son los síntomas, cómo usted puede evitar ser infectado y cuál es el tratamiento disponible.

Además, proporciona ejemplos de trabajadores que han desafiado el estigma que rodea a la enfermedad, y establece cuáles son los derechos internacionales y nacionales de un trabajador seropositivo.

Asimismo, 12 "mitos develados" separan los hechos de la ficción con respecto a la enfermedad. Por ejemplo, muchas personas creen que una persona con VIH ya no puede trabajar. La aplicación explica que eso es falso, que una persona con VIH está tan cualificada como cualquier otra para cualquier tipo de empleo. Estar infectado con el virus no altera la capacidad de una persona para funcionar tan bien como cualquier otra.

La coordinadora marítima de la ITF Jacqueline Smith señala: "Los marinos, como muchos trabajadores del transporte, son particularmente vulnerables al VIH/SIDA. Esperamos que esta aplicación les ayude a saber más sobre la enfermedad y a encontrar información de manera más rápida y fácil, ya sea que se encuentren en el mar, en puerto o en casa. Queremos ayudarlos a que ustedes y sus familias se mantengan a salvo".

Con el tiempo se añadirán a la aplicación otras cuestiones relacionadas con el bienestar. ■

Descargue la aplicación gratuita de la ITF de www.itfseafarers.org
 Obtenga más información sobre las actividades de los sindicatos de la ITF en el Día Mundial del SIDA www.prevencionvih2016.org

A photograph of three men in a kitchen. One man is seated in the foreground, eating rice from a plate. Two other men stand behind him. The kitchen has a blue table, a large pot on a stove, and a white door in the background with some text in a non-Latin script above it.

El mundo hermético de las banderas de conveniencia

La revelación de los Papeles de Panamá dejó al descubierto el uso generalizado de paraísos fiscales extraterritoriales por parte de corporaciones poderosas a fin de ocultar su riqueza. Pero los propietarios de buques llevan años utilizando banderas de conveniencia (BDC) para evitar las normas y reglamentaciones laborales, financieras y de seguridad. Tres escritores explican por qué esto es realmente importante para los marinos

Más transparencia sobre las banderas de conveniencia

La mayoría de las personas y las empresas pagan sus impuestos, pero las BDC y muchas de las grandes corporaciones explotan todas las oportunidades posibles para limitar los impuestos que pagan, informa Steve Yandell, asistente superior de la sección de marinos, pesca y navegación interior de la ITF

Durante décadas, las BDC han estado atrayendo a los propietarios de buques con su relgamentación mínima y sus regímenes de baja tributación.

Los países también compiten para ofrecer tasas tributarias más bajas para atraer a las compañías importantes y a los proveedores financieros, y algunos permiten a esas empresas escapar de las formas normales de regulación financiera. En el Reino Unido, los territorios británicos de ultramar han desempeñado a veces esa función, mientras que en el mundo naviero del Reino Unido muchos registros navieros del Grupo del Pabellón Rojo han atraído a los propietarios de buques que buscan unos impuestos bajos y una reglamentación escasa.

Se calcula que hay hasta USD32 billones en activos financieros extraterritoriales, y esa suma está aumentando. La mayoría de las compañías transnacionales tienen filiales en paraísos fiscales extraterritoriales, y su riqueza les permite utilizar a los mejores contables y asesores fiscales para encontrar formas de eludir el sistema tributario internacional. No resulta para nada extraño que, según la investigación de la Confederación Sindical Internacional, tan solo 50 compañías posean una riqueza combinada equivalente a la de 100 países.

Las grandes corporaciones a menudo utilizan compañías ficticias para ocultar dinero de las autoridades fiscales o para transferir dinero de manera ilegal entre las compañías y los Estados. Ese nivel masivo de evasión fiscal de las empresas tiene repercusiones significativas para la capacidad de los

gobiernos para recaudar suficiente dinero a fin de financiar los servicios públicos esenciales de los que depende la gente común.

Una serie de convenios tributarios rigen el intercambio vital de información donde una empresa generadora de ingresos en un lugar es propiedad de un residente de otro país, por lo cual la autoridad fiscal del residente puede evaluar las responsabilidades fiscales en relación con los activos y los ingresos de la empresa en el extranjero. No obstante, los acuerdos fiscales no son obligatorios y muchos países eligen no intercambiar información libremente.

La publicación de los Papeles de Panamá en abril de 2016 ha añadido presión para que se produzca un cambio. Poco después de su publicación, las cinco mayores economías de la Unión Europea (Alemania, Francia, España, Italia y el Reino Unido) anunciaron un nuevo acuerdo para compartir la titularidad beneficiaria de las empresas y los fideicomisos. Eso supone que ahora sabremos más sobre la titularidad real de las compañías en esos países.

Muchos países de bandera de conveniencia son herméticos y diseñan sus actividades comerciales a fin de reducir al mínimo la reglamentación y la tributación.

Tomemos como ejemplo a Liberia. Su registro naviero y empresarial está administrado por el Registro Naviero y Empresarial Internacional de Liberia (LISCR, por su sigla en inglés), compañía de propiedad y administración enteramente estadounidense. El LISCR, que se jacta de ser

pionero mundial en servicios empresariales extraterritoriales, tiene su sede en Virginia (EE.UU.), pero por motivos tributarios se ha constituido en Delaware, estado de los EE.UU. muy conocido por hacer las veces de paraíso fiscal empresarial.

El registro de Liberia permite el establecimiento de fideicomisos y fundaciones privadas con una divulgación muy limitada, y su sistema de administración tributaria no restringe seriamente el fraude ni la evasión fiscal. Y Liberia tampoco participa de la Norma para el intercambio automático de información sobre cuentas financieras, creada en 2014 por 47 países.

Esto es importante para los marinos porque la forma en que muchos países de bandera de conveniencia operan puede terminar costándole a usted su salario contractual, como demuestra de manera tan terrible la historia de Blumenthal (a la derecha).

Ante el sufrimiento de millones de personas por el impacto de la austeridad resulta aun más importante arrojar luz sobre esas concentraciones de riqueza no tocadas. Precisamos poner fin al sistema BDC y asegurarnos de que haya un vínculo genuino entre el propietario del buque y la bandera que éste enarbola.

También debe haber una reglamentación y un control efectivos por parte del país de los buques registrados bajo su bandera. Contar con una apertura y una transparencia adecuadas contribuiría también a hacer frente a las instancias en que los propietarios de buques eluden su responsabilidad básica para con sus tripulaciones. ■

Tripulación pierde batalla judicial sobre quién la emplea

Muchos marinos están luchando por sus salarios ante una compañía naviera de Hamburgo que parece estar eludiendo la legislación laboral alemana, señala Marc Widmann del periódico Die Zeit

El capitán ucraniano Roman Bantsekov pensó que el convenio naviero que tuvo frente a él en enero de 2014 era como tantos otros que había concertado en el pasado, y los salarios parecían correctos.

Creó que volvería a ser el capitán del Martha para la compañía naviera de Hamburgo Johann M K Blumenthal, puesto que el convenio estaba firmado por su signatario autorizado Heinz-Dieter Czech. Por eso no le preocupó el hecho de que en ese convenio la compañía de Hamburgo fuera reemplazada por una compañía distinta, con domicilio en Liberia. Lo firmó.

Continuación >

Los Papeles de Panamá: más de 11,5 millones de registros financieros y jurídicos se filtraron en abril de 2016, y expusieron un sistema que permite la delincuencia, la corrupción y las irregularidades, ocultado por compañías extraterritoriales herméticas.

Obtenga más información sobre la campaña de la ITF contra las banderas de conveniencia en www.FOC-campaign.org

Tripulación pierde batalla judicial sobre quién la emplea *continuación*

Esa decisión desencadenó una disputa judicial que continúa hoy en día.

Al poco tiempo, el capitán Bantsekov tuvo que declarar al Martha no apto para la navegación y desembarcar en Singapur en julio de 2014, tras pasar más de cinco meses en el mar. Su último recibo salarial era por la suma de USD11.686,01, pero una vez que regresó a casa sólo recibió USD3.540,81 dólares. El primer oficial del Martha había firmado un convenio similar con una compañía del mismo nombre y también se le debían salarios.

Tras semanas procurando obtener el dinero adeudado, se dijo al capitán que se habían formulado acusaciones en su contra por lo cual los costos de su vuelo de regreso a casa y los gastos de viaje de su sucesor se habían descontado de su salario. El capitán declaró su inocencia y exigió sus salarios. Blumenthal le dijo que hablara con la compañía nombrada en su convenio, First Class Bulk Shipping Limited, domiciliada en 80 Broadstreet, Monrovia (Liberia).

Esa dirección es donde el registro naviero de Liberia tiene su oficina; por tanto, las compañías navieras que desean que sus buques naveguen con la barata bandera liberiana deben registrarse allí. No se les permite realizar actividades comerciales en Liberia, pero en el caso de Blumenthal han empezado a aparecer como empleadores navieros.

Cuando el inspector de la ITF Ulf Christiansen asumió los casos del

Martha a finales de 2014, ya estaba ayudando al jefe de máquinas del Carola, de Blumenthal, y había logrado ayudar exitosamente a tres marinos de otros dos buques de Blumenthal a recuperar salarios pendientes a través de los tribunales en 2013 y 2014.

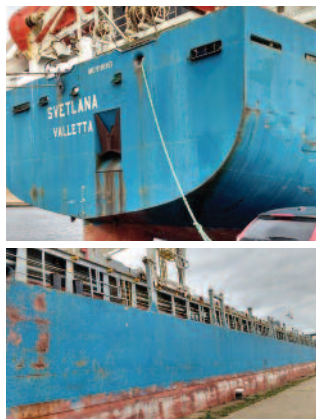
Todos los casos involucraban el impago de las últimas cuotas salariales y acusaciones sin pruebas. Pero en los casos anteriores, Blumenthal figuraba como el empleador en los convenios.

En junio de 2015, el tribunal laboral de Hamburgo rechazó la reclamación de Bantsekov de que Blumenthal estaba detrás de la compañía liberiana y de que fuera, por consiguiente, la empleadora y estuviera obligada a pagar los salarios faltantes. La ITF financió su apelación al tribunal laboral regional a comienzos de 2016, pero nuevamente perdió. Blumenthal argumentó exitosamente que proporcionaba servicios de personal activo a First Class Bulk Shipping y que debería aplicarse la legislación liberiana, dado que un marino ucraniano había concertado de forma libre y consciente un contrato con una compañía liberiana.

Christiansen aconsejó a los tripulantes del Martha y el Carola que enviaran sus reclamaciones al registro naviero de Liberia, que tiene su oficina central en los Estados Unidos. El caso sigue en marcha. ■

El Svetlana pone de manifiesto el escándalo de las BDC

La historia del Svetlana y su tripulación maltratada a bordo de un buque deficiente pone de manifiesto el escándalo de las banderas de conveniencia y la falta de reglamentación, señala el inspector de la ITF Tommy Molloy



El Svetlana, de propiedad de la compañía Victoria Maritime Trading, operado por la misma y registrado en Valletta (Malta), fue detenido en Cardiff (Gales), el 20 de octubre, tras descubrirse que hacía muchos meses que su tripulación no recibía su salario.

Esto ocurrió sólo ocho días después de que hubiera sido detenido cuando en una inspección por el Estado rector del puerto realizada por la Agencia Marítima y del Servicio de Guardacostas (MCA, por su sigla en inglés) se encontraron 11 deficiencias, incluida una tubería principal contraincendios tan corroída que presentaba agujeros, una falla en el indicador del sistema de detección de incendios en la bodega de carga y un motor del aparato de gobierno auxiliar faltante.

La MCA pidió a la ITF que ayudara a la tripulación y calculara sus salarios atrasados. A bordo me enteré de que los tripulantes rusos, ucranianos y búlgaros habían recibido sólo pagos en efectivo pequeños e infrecuentes. Un hombre no había recibido ningún salario desde que había sido transferido al buque en junio;

y tampoco había recibido los tres meses de salario que se le debían por su contratación en el buque anterior.

Los salarios eran los más bajos que había visto en mucho tiempo, muy por debajo del mínimo establecido por la OIT al que se hace referencia en el Convenio sobre el trabajo marítimo. La tripulación también había sido obligada a comprar su propio equipo de protección personal antes de incorporarse, lo cual es totalmente inaceptable.

La ITF presentó una reclamación salarial basada en el mínimo establecido por la OIT con respecto a los salarios atrasados y los pagos por el trabajo adicional que se les había prometido. Invitamos a los propietarios de buques a que iniciaran negociaciones para firmar un acuerdo de la ITF, que proporcionaría unas normas de empleo mínimas aceptables para la tripulación.

La compañía respondió acusándome de chantaje y de actuar de manera ilegal, e insistió en que sólo pagaría lo que estaba escrito en los contratos, sin importar cuán bajo fuera. Eventualmente, la tripulación recibió los casi USD60.000 que se les debían antes de que el buque fuera liberado.

En el MLC se estipula que los Estados que lo hayan ratificado deben establecer procedimientos para determinar los salarios mínimos en relación con aquellos establecidos por la OIT. Este caso plantea interrogantes sobre si el salario mínimo establecido por la OIT es exigible por parte de las autoridades del Estado rector del puerto y la función de los Estados de abanderamiento cuando se enteran de que un propietario de buques no está pagando el mínimo establecido por la OIT. ■

El capitán Bantsekov señala que algo que siempre va a hacer ahora es leer íntegramente su convenio naviero con sumo cuidado, desde la primera hasta la última palabra.

Nuevas salvaguardias contra el abandono

El 18 de enero de 2017 entraron en vigor las nuevas enmiendas al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, a fin de abordar el flagelo del abandono.

Durante muchos años la ITF ha estado haciendo campaña para que los propietarios de buques y los gobiernos asuman seriamente sus responsabilidades para con los marinos, y para prohibir la práctica de dejar a los marinos librados a su suerte cuando las compañías enfrentan dificultades financieras o simplemente gestionan operaciones disfuncionales. Ahora hay una luz al final del túnel.

Entonces, ¿qué supone para usted la nueva reglamentación?

Supone que los propietarios de buques deben tener algún tipo de seguro, directamente accesible para las tripulaciones, con suficientes fondos para proporcionar una asistencia financiera oportuna en caso de abandono. Supone que no haya más marinos abandonados durante meses seguidos sin alimentos, ni salarios ni medios para regresar a casa.

Todos los buques cuyos Estados de abanderamiento hayan ratificado el MLC (en el momento de redactarse el presente artículo, éstos cubrían el 91 por ciento del arqueo mundial) deben tener copias de la certificación de seguros "expuestas en un lugar muy visible" a bordo en inglés.

Si usted cree que puede correr peligro de abandono, no espere demasiado. En primer lugar, usted debería intentar ponerse en contacto con el propietario del buque. Encontrará el nombre del propietario del buque y sus datos de contacto en la "Declaración de conformidad laboral marítima" (DMLC, por su sigla en inglés) a bordo. Si usted ha sido abandonado, presente una queja directamente ante el asegurador del propietario del buque.

El seguro (u otra forma de garantía financiera) puede activarse "Si el propietario del buque:

- no sufraga el costo de la repatriación del marino; o

- ha dejado al marino sin la *manutención y el apoyo necesarios*; o
- ha roto de manera unilateral sus lazos con el marino, incluido el incumplimiento del pago del salario contractual como mínimo durante un período de dos meses".

Usted tendrá derecho a reclamar al proveedor de la garantía financiera del propietario del buque hasta 4 meses de salarios pendientes y otros derechos según su acuerdo de empleo o CNC. **Por eso es importante no esperar hasta que sea demasiado tarde. Si usted tarda 6 meses en presentar su solicitud, sólo obtendrá 4 meses de salarios atrasados.**

El seguro debe cubrir todos los gastos razonables, incluidos los costos de repatriación, los alimentos adecuados, la ropa si fuera necesaria, el alojamiento, el agua potable, el combustible esencial para la supervivencia a bordo y toda atención médica necesaria. Los costos de repatriación suponen viajes "adecuados y expeditos", normalmente por vía aérea, e incluyen todos los costos razonables para el viaje, tales como la alimentación, el alojamiento y el transporte de efectos personales. El seguro se aplicará a partir del momento del abandono hasta el momento en que usted llegue a su casa.

El Grupo internacional de clubes P e I (véase la página siguiente) se ha comprometido a proporcionar líneas de ayuda telefónica para casos de emergencia disponibles las 24 horas, que usted encontrará en los certificados a bordo o en línea. Asegúrese de ponerse en contacto con ellos tan pronto como se dé cuenta de que ha sido abandonado.

Tan pronto como el sistema esté funcionando plenamente, los Estados de abanderamiento y los puertos tendrán que comprobar que se lleve a bordo una certificación de seguros para el abandono adecuada. ■

¿Ha sido usted 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 usted está teniendo algunos de estos problemas, se considera “abandonado” según la reglamentación internacional establecida en el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006.

Póngase en contacto con el proveedor de seguros para el abandono (busque el certificado en el tablón de anuncios de su buque para obtener los datos de contacto, o vea la lista que figura más abajo). Usted también puede dar 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.

Usted estará cubierto por hasta cuatro meses de salario, ¡así que no deje pasar demasiado tiempo para presentar una queja!

Grupo internacional de clubes P e I:

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

El Boletín de los Marineros le trae las últimas novedades sobre los marinos en la Organización Marítima Internacional (OMI) y los buques automatizados

Noticias de la OMI

Branko Berlan, representante de la ITF ante la OMI, explica las preocupaciones de los sindicatos por la nueva categoría de personal industrial, y la dotación operacional y la fatiga

Nos preocupa el impacto para los marinos derivado de la creación de una categoría de personal industrial, puesto que abre la puerta a cambios en la forma en que se tripulan los buques.

Ya está en práctica en las unidades móviles de perforación mar adentro e involucra dos tipos de trabajadores a bordo: los marinos y el personal industrial.

Podría tener como consecuencia la contratación de un número mínimo de marinos en los departamentos marítimos a fin de realizar las guardias de navegación y máquinas, mientras que el personal industrial se contrata en un departamento industrial a bordo para realizar todas las demás tareas, tales como el mantenimiento y las

reparaciones, el amarre, los servicios de restauración y la limpieza.

Incluso en los buques controlados a distancia que no cuentan con vigías existe la necesidad potencial de personal de a bordo para llevar a cabo las tareas de mantenimiento, reparaciones y apoyo técnico. Esa nueva definición supone que esos puestos podrían ocuparse con personal industrial no regulado, en lugar de marinos cualificados según lo establecido en el Código de Formación, y estar amparados por otras legislaciones internacionales y nacionales que protegen los derechos y las condiciones laborales de los marinos.

Esta medida tiene el potencial de desestabilizar los marcos normativos y jurídicos existentes

que se aplican a los marinos, los propietarios de buques y las administraciones y podrían tener una serie de consecuencias nocivas e imprevisibles. Podría crear conflictos con el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, que ya ha sido ratificado por 79 países y brinda cobertura al 91 por ciento de la flota mundial.

La dotación operacional y la fatiga son, desde hace mucho tiempo, motivo de preocupación para los marinos y la ITF. Los debates actuales en el seno de la OMI se centran en la modificación de las directrices existentes sobre la fatiga, y la ITF insiste en que éstas deberían incluir una dotación operacional adecuada como solución principal para reducir la fatiga.

Eso supondría que cada una de las directrices revisadas

propuestas se organizara en siete módulos, los cuales tendrían en cuenta las reglamentaciones internacionales, tales como el Código IGS, la dotación mínima de seguridad y el MLC, a fin de proporcionar suficientes recursos humanos para garantizar el trabajo en condiciones de seguridad a bordo de los buques.

A la ITF también le preocupa la enorme cantidad de controles y cargas administrativas que recaen específicamente sobre los buques y la tripulación. Eso continúa sumándose a la presión de asignar la responsabilidad de una posible criminalización a los capitanes y la tripulación, a lo cual la ITF se opone enérgicamente. Todos los marinos deberían ser tratados de manera honesta y justa. ■

Copyright Rolls-Royce

Los marinos son fundamentales para el funcionamiento seguro y rentable del buque



Copyright Rolls-Royce

George Quick, vicepresidente del sindicato de la ITF Organización Internacional de Capitanes, Pilotos y Prácticos de los EE.UU., analiza lo que podrían suponer para los marinos los buques autónomos sin dotación

Los avances en la tecnología de la información y las comunicaciones y la robótica ya están comenzando a afectar a la industria marítima.

Pero la mayoría de las visiones del futuro del transporte marítimo automatizado se han basado en afirmaciones ambiciosas formuladas por los fabricantes de equipo y los proveedores de servicios.

Basan su concepto en avances que se aplican fundamentalmente sólo al ámbito controlado de las industrias de la fabricación y la distribución. Es altamente cuestionable si ese modelo puede transplantarse al ámbito marítimo excepcional, dinámico, mundial y no controlado.

La Organización Marítima Internacional ya está intentando elaborar e implantar tecnología para respaldar la navegación electrónica, lo cual podría llevar a buques sin dotación verdaderamente autónomos que adoptaran sus propias decisiones utilizando únicamente inteligencia artificial.

Pero existe la creencia generalizada de que el costo de construir un buque con la

tecnología requerida para la operación a distancia podría ser más elevado que el de un buque convencional, incluso sin tripulación ni alojamiento para la tripulación. Sería necesario que hubiera una infraestructura en tierra cara con fines de vigilancia, control y mantenimiento, reparaciones y otras funciones, tareas en su mayoría realizadas actualmente por los marinos procedentes de países de suministro de mano de obra de costos más bajos.

Los buques autónomos entrarían en servicio a expensas de los puestos de trabajo de los marinos. Pero las estimaciones fundamentadas establecen que los costos de dotación rondarían tan sólo el seis por ciento del costo total del funcionamiento de un buque. Por lo cual resulta difícil ver cómo los ahorros en los costos, aun recortando todos los puestos de trabajo de los marinos, podrían compensar esos costos extra de construir y operar una industria naviera autónoma.

Hasta ahora, los propietarios de buques no han mostrado mucho entusiasmo por la idea. Ellos sólo la adoptarán si ofrece una ventaja competitiva.

Las personas que quieren buques autónomos dicen que los mismos disminuirían los costos e incrementarían la seguridad al eliminar el riesgo del error humano. Pero hay un riesgo muy real de introducir nuevas fuentes de error en los sistemas técnicos, los enlaces de comunicación, la ciberseguridad, y los controladores humanos a distancia que están aislados de la realidad del buque y su entorno real.

Esas personas sostienen también que los sistemas complejos y altamente automatizados requieren de operadores altamente cualificados y que mejorarán las cualificaciones de los marinos y les permitirán acceder a puestos de trabajo mejor remunerados. Ésa no es la experiencia en otras industrias. Las competencias básicas y las funciones de toma de decisiones de niveles inferiores están incorporadas a la tecnología, y las máquinas que piensan crean personas que no precisan hacerlo.

Y en el dinámico y complejo mundo marítimo, la evaluación y el buen criterio basados en la experiencia son fundamentales para las decisiones, a menudo

adoptadas en plazos muy ajustados, que hacen la diferencia entre el éxito y el desastre.

Los sindicatos no están en contra de la nueva tecnología. Pero nos preocupa mucho el "desempleo tecnológico", en el que se recortan los puestos de trabajo mediante la nueva tecnología simplemente para incrementar las ganancias.

Los cambios que genera la tecnología se han comparado con una cuarta revolución industrial. No sólo afectarán a los trabajadores y la naturaleza del trabajo, sino al futuro de la sociedad, nuestro sistema económico y nuestras instituciones políticas.

Los sindicatos sólo pueden ayudar a los marinos a navegar por estas aguas si ayudamos a determinar de qué manera esos cambios afectan a los trabajadores y la sociedad. Por ese motivo precisamos basar nuestra causa de que los marinos son esenciales para el funcionamiento de los buques en el argumento de la rentabilidad y la seguridad.

Obtenga más información sobre la Organización Internacional de Capitanes, Pilotos y Prácticos en www.bridgedeck.org. ■

La ITF ha establecido un grupo de trabajo para analizar el transporte marítimo autónomo a fin de poder representar plenamente sus intereses sobre la cuestión ante la OMI. La Universidad Marítima Mundial está encargando un informe sobre los buques sin dotación.

Los mejores consejos para mejorar su bienestar

El Fondo para los Marineros ha recopilado las 10 mejores cosas que usted puede hacer para mejorar su bienestar

1 **Mente sana, cuerpo sano**

Tenemos la tendencia a pensar en nuestros cuerpos y mentes como sistemas separados. Comer comida sana, o realizar una sesión de ejercicio de 10 minutos libera endorfinas y mejora la confianza en nuestro cuerpo, a la vez que incrementa los niveles de resistencia.

2 **Conectar con las personas**

Estar confinado en un buque durante muchos meses seguidos permite establecer conexiones estrechas con sus compañeros. Pero también puede generar claustrofobia. Afortunadamente, nuestra aplicación offline Shoreleave (www.seafarerstrust.org/apps) proporciona toda la información que usted necesita para localizar un centro para marineros y conocer a nuevas personas, o tener acceso al primordial Wi-Fi para llamar a su casa.

3 **Hacer cosas por otras personas**

Si usted se quiere sentir bien, ¡haga el bien! Ayudar a sus compañeros marineros no sólo es bueno para ellos, sino que lo hará más feliz y saludable a usted. Dar a los demás no precisa ser difícil: puede ser algo tan simple como una palabra amable, una sonrisa o un gesto considerado.

4 **Continuar aprendiendo cosas nuevas**

El aprendizaje nos ayuda a mantenernos curiosos e interesados, lo cual refuerza la confianza en nosotros mismos y la resistencia. Por qué no aprender un nuevo idioma con aplicaciones tales como Duolingo en www.duolingo.com, o utilizar recursos educativos gratuitos, tales como el curso sobre Eficiencia energética marítima de la OMI, recientemente publicado; visite <https://goo.gl/D7oyqc>.

5 **Tener objetivos que le hagan ilusión**

Ya sea que se trate de alcanzar una meta en cuanto a su peso, completar un módulo de aprendizaje o llamar a su casa, trabajar en pos de la consecución de objetivos puede contribuir a la felicidad. También puede ayudar a orientar y centrar la atención, dar una sensación de logro cuando conseguimos hacer lo que nos propusimos inicialmente.

6 **Vivir la vida de manera consciente**

Un hermoso atardecer en el mar o una visita interesante durante el permiso para bajar en tierra...estar atento a lo que ocurre en el presente y ser plenamente consciente de su entorno; lo que usted puede ver, oír,

tocar y saborear.

7 **Buscar los aspectos positivos**

La vida está llena de altibajos, pero ver la vida con emociones positivas, tales como sentir orgullo por el propio trabajo o disfrutar un gran libro, crea un “espiral ascendente” que ayuda a construir recursos.

8 **Resistencia**

No podemos elegir con frecuencia lo que nos sucede, pero en principio podemos elegir nuestra propia actitud ante lo que sucede. El conocimiento es poder y es importante ser proactivo. Entender sus derechos y compensaciones legales mientras está en el mar es un primer paso. Conozca la aplicación de Seafarers’ Rights International en www.seafarersrights.org.

9 **Estar cómodo con uno mismo**

Pasar meses en un buque lejos de nuestra red de apoyo en casa y estar en el mismo entorno puede hacer que pongamos en perspectiva lo que percibimos como nuestras imperfecciones. Acepte que nadie es perfecto, incluido usted.

10 **Ser parte de algo más grande**

La investigación científica muestra que tener una conexión con algo más grande que nosotros mismos nos hace felices y más sanos. Esto podría ser una creencia religiosa o espiritual, participar activamente en su sindicato, la satisfacción de realizar un trabajo que marca una diferencia, o hacer yoga.

Consulte nuestra lista de aplicaciones indispensables para los marineros, utilizando el código de barras que figura más abajo.





Únase a la campaña

Portuarios: hable con su sindicato sobre la manera en que usted puede apoyar la campaña en su puerto.

Marinos: si se le pide que lleve a cabo la labor de trinca o destrinca en puerto: envíe los pormenores por correo electrónico a ReclaimLashing@itf.org.uk e incluya el nombre y emplazamiento del buque.

Llamando a todos los marinos: la trinca es tarea de los portuarios

Christian Roos, inspector de la ITF en Bélgica, explica por qué la ITF y la ETF han intensificado el trabajo para poner fin a la práctica de que los marinos realicen el trabajo de los portuarios

La trinca en los puertos es tarea de los portuarios y sólo debería estar a cargo de portuarios capacitados para ello. Es un trabajo extremadamente peligroso y si es llevado a cabo por trabajadores no cualificados, puede llevar a lesiones, problemas de salud o incluso la muerte. No se debería solicitar a la tripulación que realice la trinca o destrinca de carga en el puerto a menos que corran peligro la seguridad y la protección de la tripulación y el buque.

Si usted es un marino que trabaja a bordo de un buque que enarbola una bandera de conveniencia (BDC), su buque

podría estar cubierto por un convenio de negociación colectiva (CNC) aprobado por la ITF; verifíquelo utilizando la aplicación para marinos de la ITF.

Cada CNC de la ITF contiene esta cláusula: "la trinca y la destrinca de la carga es tarea de los portuarios y no se debería pedir a la tripulación que realizara ese trabajo, a menos que hubiera un acuerdo previo con el sindicato de portuarios local de la ITF". Las compañías, los capitanes u oficiales que soliciten a los marinos a bordo de buques BDC que realicen tareas de trinca o destrinca y que no cuenten con un permiso por escrito están infringiendo esta cláusula del CNC de la ITF.

Los sindicatos en el norte de Europa afiliados a la ITF y a su filial europea, la ETF, están llevando a cabo una campaña para reclamar la trinca y la sujeción de la carga para los trabajadores portuarios. Durante la primera semana de septiembre de 2016, unos inspectores de la ITF llevaron la campaña a bordo de los buques. Lea sobre la visita al Elbfieder en la página cinco. ■

Haga correr la voz

Lea el nuevo folleto de la ITF sobre la trinca en la contratapa del Boletín de los Marinos. Colóquelo a bordo a fin de que toda la tripulación esté al tanto de los riesgos y conozca sus derechos.



Un estudio histórico debería conllevar una mejora en las condiciones de salud y seguridad en los puertos de contenedores

Sharon James, secretaria de la sección de portuarios de la ITF, examina un nuevo estudio, las pruebas más exhaustivas sobre la salud, la seguridad y el bienestar de los trabajadores en la industria mundial de los puertos de contenedores, en el que se señala que los principales operadores de los puertos de contenedores precisan realizar mayores esfuerzos para garantizar la seguridad de los trabajadores portuarios en el trabajo

La familia de la ITF ayuda a portuarios de Gdansk a obtener un CNC

Unos portuarios en Polonia firmaron un convenio de negociación colectiva (CNC) con Deepwater Container Terminal (DCT) tras una fuerte campaña de organización y un enorme apoyo por parte de la familia de la ITF, señala Adam Tyłski, principal organizador de Solidarność en Gdansk



Las secciones nacionales marítima y de portuarios de NSZZ Solidarnosc comenzaron una campaña de afiliación en DCT en Gdansk en 2012. Para finales de abril de 2013 habíamos establecido un nuevo sindicato y habíamos afiliado rápidamente al 20 por ciento de la fuerza laboral. En julio de 2013 firmamos un acuerdo de reconocimiento sindical de nivel básico con la dirección.

Pero DCT claramente consideraba que el acuerdo era un ejercicio que consistía en marcar casillas. A medida que el sindicato se volvió más fuerte y activo, la dirección se tornó cada vez más hostil. Los gerentes interrogaron a los trabajadores, los amenazaron con el despido por retrasar el trabajo de la terminal y despidieron a dos activistas sindicales.

Recurrimos a la ITF en busca de



apoyo. Descubrimos que la financiación para la construcción del segundo atracadero (que se inauguró en octubre de 2016) se había obtenido mediante un préstamo otorgado por el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo (BERD). Las condiciones del préstamo establecen que el deudor debe respetar el derecho de los trabajadores de afiliarse a sindicatos y entablar negociaciones colectivas. DCT estaba utilizando su acuerdo con el sindicato como prueba de buen comportamiento.

Actuando en nuestro nombre, la ITF acudió al BERD, que examinó las repercusiones políticas de una queja sindical oficial y su segundo tramo de financiación. El resultado fue asombroso. DCT comenzó a hablar con nosotros.

Pero DCT no renovó los contratos de empleo del vicepresidente del

sindicato ni de otros dos activistas, y prohibió la presencia de activistas sindicales en la terminal después de que presentáramos al director general una petición durante una reunión que celebraba con clientes sobre el atracadero.

Decidimos informar al público. Presentamos una demanda ante la fiscalía por las violaciones de derechos, protestamos en la conferencia de transporte del Báltico, organizamos una gran concentración y realizamos un bloqueo de la terminal durante dos horas.

El sindicato de la ITF Sindicato Marítimo de Australia nos ayudó a llegar al Banco Macquarie Australiano, propietario de DCT, y a aquellos que poseían acciones en la compañía. Junto con la ITF, su filial europea la ETF, y sus sindicatos ver.di, FNCTTFEL-Landesverband y Unite the Union,

organizamos piquetes en las puertas de las oficinas de Macquarie en distintas partes de Europa. La ITF y su sindicato 3F se centraron en Maersk, mayor cliente de DCT, y la ITF lanzó una campaña LabourStart en línea.

DCT no tenía ningún lugar para ocultarse y eventualmente nos invitó a participar en las negociaciones que derivaron en la firma del CNC.

Tras esta campaña, el BERD firmó un acuerdo para trabajar estrechamente con la Confederación Internacional de Federaciones Sindicales en los futuros proyectos que financie.

Obtenga más información sobre las actividades de Solidarnosc en www.solidarnosc.org.pl. ■

Este estudio muestra que los principales operadores de terminales mundiales están comprometidos a abordar la gestión de la seguridad en sus terminales, pero no involucran suficientemente a los trabajadores ni a los sindicatos en la formulación y la implantación de las políticas sobre la seguridad y la salud en el trabajo.

El estudio revela que los trabajadores portuarios ven las cosas de forma diferente que la dirección; los trabajadores notifican niveles más elevados de daños relacionados con el trabajo que lo que muestran los registros de la compañía. Alrededor del 70 por ciento sentía que su seguridad corría un riesgo elevado, mientras que el 60 por ciento sentía que corría un riesgo elevado de sufrir un daño a su salud relacionado

con el trabajo. Los trabajadores sentían que muchos de los efectos comunes sobre su salud ocasionados por su trabajo no eran abordados de manera adecuada por las disposiciones sobre la seguridad y la salud en el trabajo, y creían que las disposiciones sobre el bienestar no cubrían sus necesidades de manera adecuada.

El estudio mostró variaciones significativas en los niveles de protección proporcionados a los trabajadores en distintos puestos de trabajo, en las diferentes terminales, y en los diferentes países. Entre los otros principales temas de interés figuran los siguientes:

- Demasiada poca atención a las necesidades específicas de las mujeres trabajadoras.
- Un enfoque en los riesgos

inmediatos para la seguridad a expensas de los efectos a largo plazo para la salud.

- Los resultados en materia de salud y seguridad son peores para los trabajadores subcontratados.
- Los objetivos de productividad están socavando la voluntad de asignar prioridad a la salud, la seguridad y el bienestar.
- Un enfoque incoherente de la gestión de la salud y la seguridad en el trabajo, al menos en términos de la aplicación de las normas más elevadas independientemente del país.

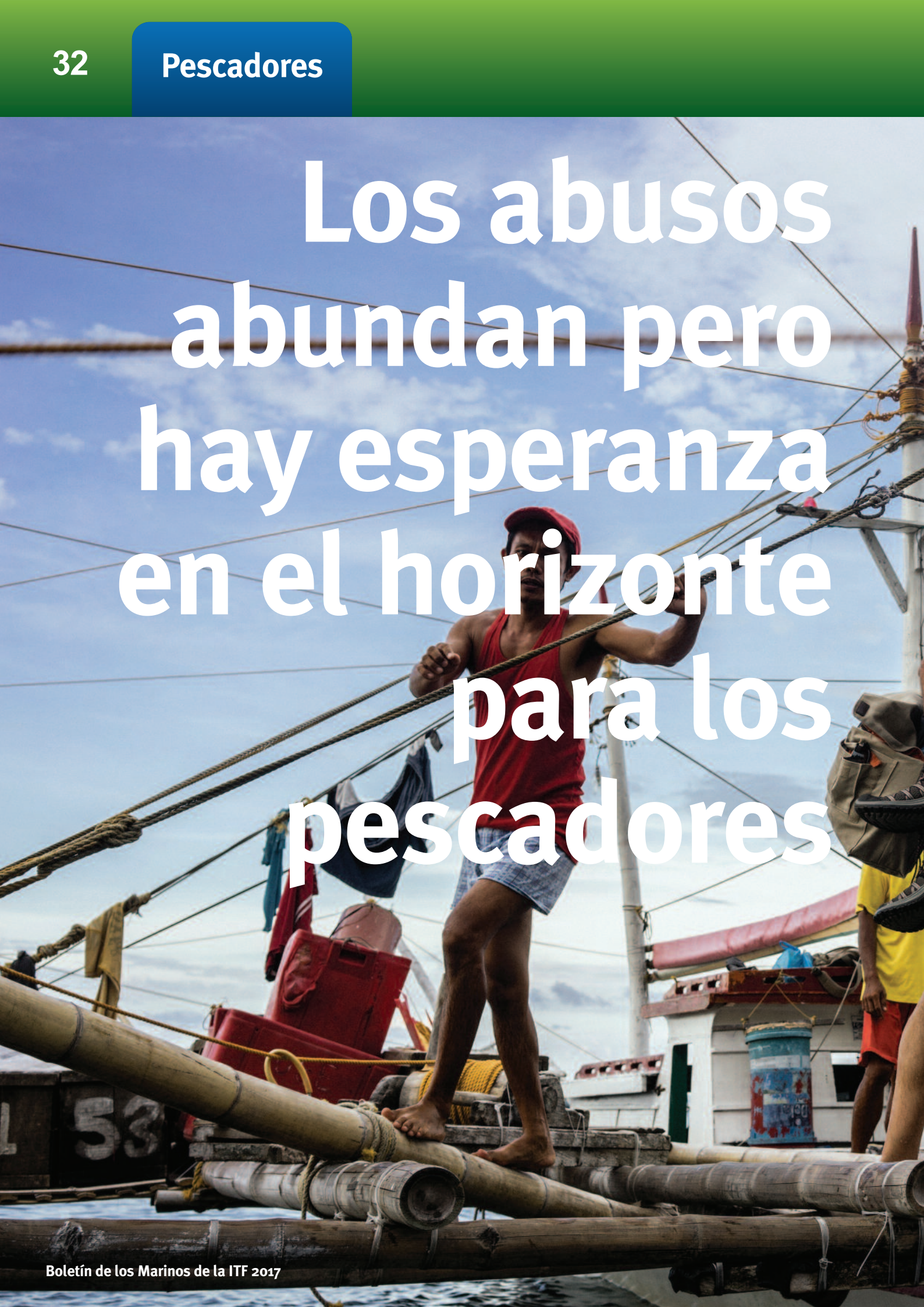
En el estudio se hace un llamado para la introducción de cambios a la política y las prácticas sobre la salud y la seguridad en el trabajo para ayudar a respaldar las mejoras. El mismo insta a las personas responsables a revisar

las disposiciones empresariales y a nivel de terminal sobre la salud y la seguridad y subsanar las deficiencias identificadas en el informe.

La ITF recomienda que se examinen las conclusiones cuando se revise el código de prácticas de la OIT sobre la seguridad y la salud en los puertos.

La investigación fue encargada por la ITF y el IOSH (Instituto de Seguridad y Salud Ocupacionales) y llevada a cabo por la Universidad de Cardiff. ■

Usted puede descargar "Las terminales mundiales de contenedores: disposiciones sobre la salud, la seguridad y el bienestar" en www.iosh.co.uk

A photograph of a fisherman on a boat deck. He is wearing a red tank top, blue shorts, and a red cap. He is barefoot and is pulling a thick rope. The deck is cluttered with various items, including a red cooler, a blue bucket, and several large wooden logs. In the background, another person in a yellow shirt is partially visible. The sky is blue with some clouds.

Los abusos abundan pero hay esperanza en el horizonte para los pescadores



Investigando el lado oscuro de la vida en el mar

El periodista del New York Times Ian Urbina ha pasado los últimos dos años investigando y exponiendo la delincuencia y la violencia en el mar para una serie de artículos contundentes titulada *The Outlaw Ocean* (El océano de los bandidos). El Boletín de los Marineros informa al respecto

¿Qué motivó su interés por lo que estaba ocurriendo en el mar?

Desde que era niño siempre me he sentido fascinado por el espacio azul en el mapa. Posteriormente, en el centro de postgrados de la Universidad de Chicago, estaba estudiando antropología y pasé algo de tiempo trabajando en un buque dedicado a la investigación, en Singapur, y fue entonces que me interesé específicamente por la vida de los marinos y los pescadores. Entonces, cuando me incorporé a *The New York Times*, hacía tiempo que albergaba la idea de convencer al periódico de pagar para enviarme al mar y explorar el espacio ingobernado e ingobernable que representa dos tercios del planeta.

Usted señala que la pesca es donde se producen los peores abusos. ¿Cuáles son los abusos más comunes que usted ha sacado a la luz? La serie tenía por objeto poner de relieve la diversidad de la delincuencia que existe más allá del estilo de piratería somalí del Capitán Phillips. Encontramos e investigamos una serie de delitos, incluida la pesca ilícita, el vertimiento intencional, el asesinato, la esclavitud, el trabajo forzado, los abusos a polizones y el tráfico de armas. En lugares como el mar de la China meridional, decenas de miles de migrantes, en su mayoría chicos jóvenes, son traficados a puertos y enviados al mar contra su voluntad. Los gobiernos no tienen ni el incentivo ni los recursos financieros para patrullar los océanos. Los asesinatos en el mar quedan registrados en cámara, pero nadie investiga. Interpol ha elaborado una lista de cazadores furtivos de mala fama, pero ningún país está dispuesto a perseguirlos ni a arrestarlos.

¿Cuál fue el peor abuso que sacó a la luz? Una de las historias que descubrimos de esclavitud en el mar de la China meridional fue la de Lang Long (véase la página 34). Sus tripulaciones pescaban peces forrajeros con red de arrastre en las aguas frente a Tailandia, donde era retenido Lang Long. La mayor parte de ese pescado se vende a los Estados Unidos, por lo general como alimento enlatado para gatos y perros o como alimento para las aves de corral, cerdos y peces de criadero que consumen los estadounidenses.

¿Cómo logró tener acceso a los buques? Es más fácil de lo que parece. Convencer a los capitanes se vuelve menos difícil cuanto más uno se adentra en el mar, como si uno jugara a la rayuela. El primer salto fue el mayor desafío, ir de un puerto al primer buque. Convencíamos a los capitanes de los buques nodriza de aceptarnos, pero se mostraban

firmes en que no podíamos subir a bordo en puerto, donde las personas son muy conscientes de los periodistas y los trabajadores de derechos humanos occidentales que dan una imagen mala de ellos. Así que tomábamos un esquife pequeño por unas 10 millas, de allí hacíamos el transbordo al buque nodriza por unas 50 millas, y después el capitán enviaba un mensaje por radio a otro buque y lograba que ese capitán nos llevara otras 50 millas. A veces era necesario hacer tres transbordos para llegar al buque que nos interesaba.

Tres transbordos para volver al puerto, ¿no tenían miedo? Sólo teníamos un teléfono satelital, así que si no funcionaba, quedábamos completamente aislados. Daba miedo, pero el peligro provenía de las condiciones a bordo y del clima. Cuanto más nos adentrábamos en alta mar, los capitanes y la tripulación nos veían menos como una amenaza, por lo cual no tenían motivo para hacernos daño. Éramos simplemente unos tipos raros que querían estar en su buque plagado de ratas para documentar la forma en que ellos trabajaban.

¿Tiene previsto continuar investigando y escribiendo sobre la pesca? Sí, a finales de 2016 tengo previsto retomar la serie y volver a viajar y escribir más historias. Con ese fin iré a ciudades alrededor del mundo para hacer presentaciones sobre las cuestiones y la cobertura. Esas presentaciones son sumamente visuales y se basan en fotografías y vídeo de las historias. El formato consiste en una charla de 40 minutos sobre el proyecto: el impulso, los objetivos, las tácticas, las sorpresas, los desafíos, las historias de fondo, las conclusiones, las repercusiones de las políticas.

¿Ha habido algún cambio para mejor? ¿Tiene esperanza para el futuro? Sí, creo que muchas cosas están cambiando, aunque no lo suficientemente rápido. Ha habido una serie de novedades relacionadas con las historias específicas que hemos sacado a la luz, incluidas las investigaciones penales de los actores ilegales, un aumento en el número de inspecciones portuarias, y reformas gubernamentales.

En un plano más elevado, no obstante, la trazabilidad de los alimentos marinos es un nuevo movimiento que está intentando mejorar la transparencia y la responsabilidad de las cadenas de suministro mundiales a fin de que podamos trazar dónde se capturan los peces, así como los derechos de quienes los capturan. ■

Usted puede leer la serie completa de artículos de Ian Urban en www.nytimes.com/oceans.

O enviar un correo electrónico directamente a Ian a urbina@nytimes.com para recibir entregas gratuitas de *The Outlaw Ocean*.

La historia de Lang Long

Tras ver a sus hermanos pasar hambre porque la parcela de arroz de su familia en Camboya no podía proporcionar el sustento para todos, Lang Long aceptó el ofrecimiento de un traficante de cruzar la frontera con Tailandia por un empleo en la construcción.

Pero cuando llegó, Lang fue retenido por hombres armados durante días en una habitación cerca del puerto de Samut Prakan y posteriormente fue arreado con otros seis migrantes en un buque de madera precario. Ése fue el comienzo de tres años atroces de cautiverio en el mar.

“Lloraba,” dice Lang, 30, al narrar cómo fue vendido dos veces entre botes pesqueros. Tras reiterados intentos de escape, un capitán le ponía un grillete al cuello cada vez que se acercaban otros botes.

Cuando apareció el bote de Som Nang, Lang llevaba alrededor de nueve meses utilizando el grillete de forma intermitente.

Según Som, tras descargar pescado durante unos 10 minutos, preguntó por qué Lang estaba encadenado, y el capitán respondió, “Porque está continuamente intentando escaparse”. Tras regresar al puerto, Som se puso en contacto con Stella Maris, que comenzó a recaudar los 25.000 baht, aproximadamente USD750, necesarios para comprar la libertad de Lang.

Durante su travesía de seis días para regresar a tierra firme en el buque nodriza, Lang lloró y durmió la mayor parte del tiempo, escondido por la tripulación para evitar que los otros botes pesqueros se enteraran de su función en el rescate.

Lang dijo que al comienzo había intentado llevar el registro de los días y meses que pasó en el mar haciendo muescas en la verja de madera. Eventualmente abandonó el intento. “Pensé que nunca iba a volver a ver tierra firme”.



La ITF comenzará a inspeccionar los buques pesqueros

Inspectores de la ITF de muchos países se reunieron en el puerto de Vigo (España), en octubre de 2016, a fin de analizar cómo responder al creciente número de pedidos de asistencia de las tripulaciones de buques pesqueros

Hasta ahora, la ITF no ha realizado inspecciones de rutina a bordo de buques pesqueros, como sí lo hace en buques mercantes.

“No obstante”, dice Luz Baz, inspectora de la ITF para Galicia y Asturias (España), “la próxima entrada en vigor del Convenio 188 de la OIT supondrá una mejora de las condiciones de los pescadores. Actualmente, están totalmente abandonados en términos jurídicos y trabajan en uno de los ámbitos más peligrosos.

“Por tanto, éste es el momento ideal para que la ITF acuerde en qué circunstancias y de qué manera nuestros inspectores deberían responder a las llamadas cada vez más comunes que recibimos de tripulaciones por trato injusto o riesgos para su salud”.

El Convenio 188 es un instrumento importante que establecerá un número mínimo de horas de descanso, más medidas de seguridad, la cobertura para las enfermedades resultantes del trabajo de los pescadores, la

atención médica a bordo, los salarios de los tripulantes y las mejoras en términos del alojamiento y la alimentación.

En junio, el ferviente alegato de Baz a favor de la ratificación urgente del Convenio 188 en una reunión de las Naciones Unidas motivó que el representante en jefe de la Unión Europea propusiera la inclusión de normas laborales mínimas a bordo de los buques pesqueros.

Baz había puesto de relieve los abusos perpetrados por propietarios de buques

inescrupulosos que se aprovechan del registro y la gestión gratuitos de sus buques y se benefician de explotar a los trabajadores de algunos de los países más pobres del planeta.

A los inspectores se sumaron el embajador de España ante la Organización Marítima Internacional (OMI), Antonio Padrón, y representantes de la compañía de contratación de tripulantes Albacora y el Instituto Social de la Marina. ■



Expansión de las plataformas industriales al mundo árabe

Cuando Hamou Touahria, miembro del influyente sindicato de trabajadores petroleros de Argelia, llega cada mañana a trabajar al puerto de Argel, es sumamente consciente de la red de trabajadores del transporte, trabajadores auxiliares y otros empleados a su alrededor que hacen posible el funcionamiento del mayor puerto de su país



Los hubs industriales como el puerto de Argel son el núcleo de un importante programa sindical mundial de la ITF e IndustriALL para alentar a los trabajadores de distintos sectores que trabajan en una ubicación geográfica en concreto o en sus inmediaciones a construir su fuerza colectiva apoyándose unos a otros. Es un concepto con el que los marinos y los portuarios están familiarizados.

Un exitoso proyecto piloto en los puertos británicos de Felixstowe, Humber y Grangemouth en 2015 involucró al sindicato afiliado a la ITF Unite the Union, el mayor sindicato en el Reino Unido e Irlanda. Ahora el programa de centros se está expandiendo al mundo árabe.

Los sindicatos argelinos que representan a los trabajadores de la industria marítima, petrolera y del gas en el país han formado una alianza con los sindicatos que trabajan en el transporte por carretera y ferroviario y la aviación civil. Trabajarán juntos para promover la sindicalización en los hubs y analizar cómo pueden representar de manera eficaz a los trabajadores de los distintos sectores industriales en las plataformas.

Los tres sindicatos están afiliados al Union Générale des Travailleurs Algériens (UGTA); la Fédération nationale des travailleurs des transports (FNTT); la Fédération Nationale des Travailleurs des Ports Algériens; y el sindicato de Hamou Touahria, la Fédération Nationale des Travailleurs du Pétrole, du Gaz et de la Chimie.

Touahria señala: “La importancia de la alianza de los hubs radica al comienzo en mostrar lo que hacemos como trabajadores, intercambiar las experiencias y los conocimientos de nuestra función como trabajadores en nuestras instituciones, y mostrar lo que hacemos por nuestros trabajadores a través de los convenios colectivos y la mejora de los derechos de los trabajadores”.

El proyecto de los centros en Argelia se lanzará oficialmente en la conferencia regional de la ITF para el mundo árabe en febrero de 2017. ■

“La participación de las mujeres en el programa de alianza de los hubs argelinos contribuirá a mejorar su papel sobre el terreno, a fin de continuar apoyando y promoviendo el papel de las mujeres en sus sindicatos y en la sociedad”.

Djamila Madioni,
coordinadora de servicios sociales para la Fédération Nationale des Travailleurs du Pétrole et du Gaz

Puede encontrar más información sobre el programa de hubs industriales en www.itfhubs.org y seguir de cerca los acontecimientos en las redes sociales utilizando #OurHubs.

Para obtener más información:
UGTA www.ugta.dz
Unite the Union www.unitetheunion.org
IndustriALL global union representa a los trabajadores de los sectores de la minería, la energía y la manufactura www.industriall-union.org

LLAMANDO A TODOS LOS MARINOS

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

Estamos recibiendo informes de que esto está sucediendo con mayor frecuencia puesto que las compañías navieras quieren acelerar las operaciones portuarias o ahorrar dinero al no contratar a trabajadores portuarios cualificados para hacer ese trabajo.

Los marinos están recibiendo muy poco o nada por hacer el trabajo. Terminan estresados y cansados debido a la larga jornada laboral y los calendarios de navegación apretados. Se los está dejando sin tiempo para bajar en tierra, ni descansar, ni ponerse en contacto con sus amigos y familiares en su país de origen. Los marinos han resultado incluso muertos o lesionados porque no están debidamente capacitados para llevar a cabo la trinca pero de todas formas se les pide que la hagan.

Ése es un trabajo muy peligroso. Es por eso que el artículo 3 del CNC (convenio de negociación colectiva) de la ITF establece claramente que "la trinca y destrinca de la carga es tarea de los portuarios y no debería pedirse a la tripulación que realizara esa tarea, a menos que hubiera un acuerdo previo con el sindicato de portuarios local de la ITF." Creemos que todos los buques deberían estar amparados por un acuerdo de la ITF.

Si su compañía, capitán u oficial le piden a usted que realice la trinca o destrinca en un puerto y no cuentan con ningún permiso escrito del sindicato de portuarios local, están infringiendo este acuerdo. Háganos saber si esto le sucede a usted mediante un correo electrónico con detalles sobre lo ocurrido, el nombre y el emplazamiento del buque a: ReclaimLashing@itf.org.uk Aseguramos la confidencialidad de sus datos para la ITF y no informaremos a su empleador.

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

La ITF es una organización sindical mundial que representa a 4,5 millones de trabajadores del transporte de todo el mundo. Para obtener más información:

www.ReclaimLashing.org

