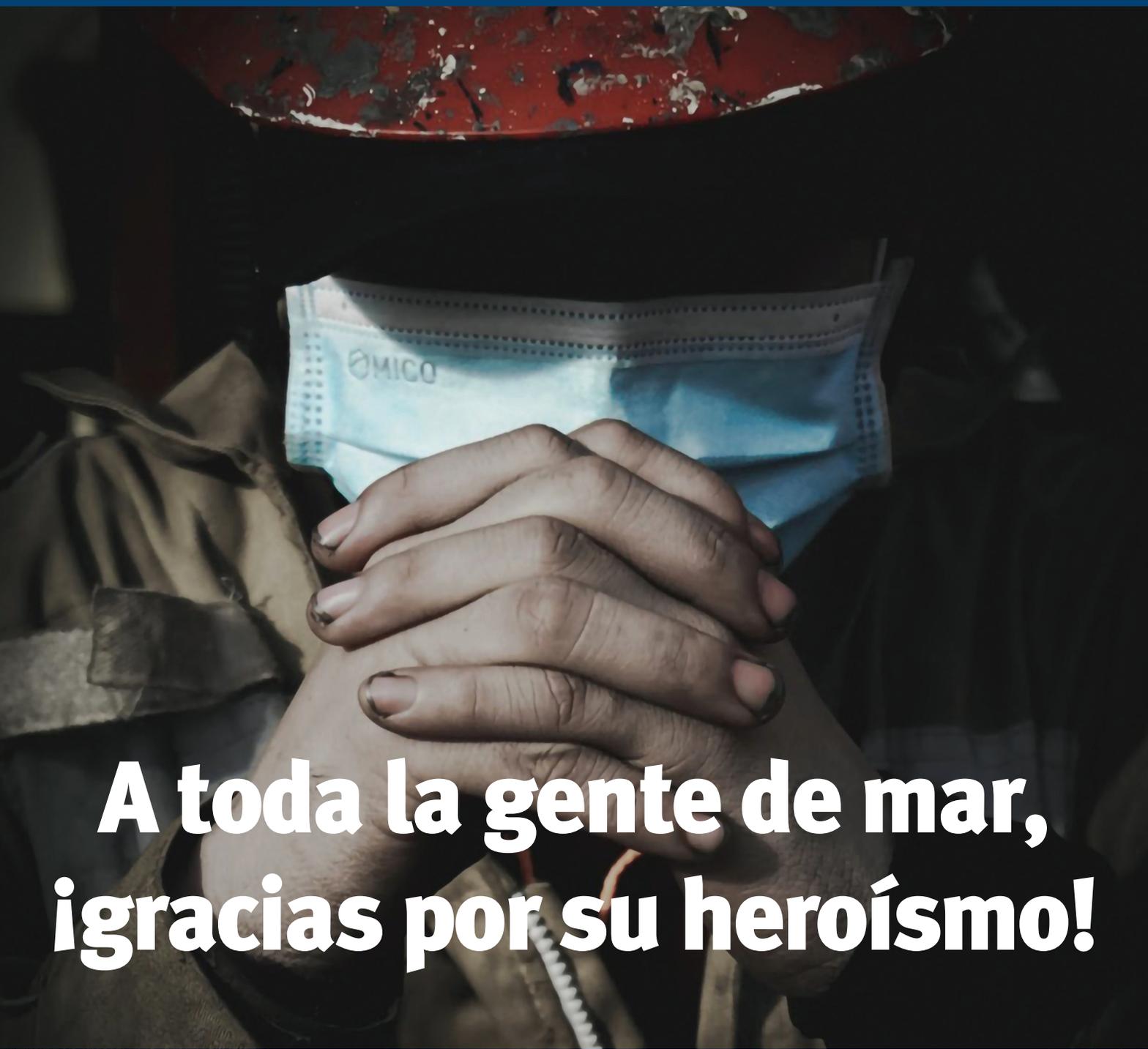




# Boletín de los Marineros

Español | N.º 35/2021

Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte



**A toda la gente de mar,  
¡gracias por su heroísmo!**

En este número:

**El impacto del coronavirus y la crisis del cambio de tripulaciones**

**Los estafadores en las redes sociales**

**Su guía separable para obtener ayuda**



# Índice

4

La campaña  
BDC

5-12

La crisis del  
cambio de  
tripulaciones

13-14

Historias de  
primera línea

15-16

Los  
sindicatos  
en acción

17

El MLC  
y las reglas  
sobre las horas  
de trabajo  
y de descanso

18

Perfil:  
Dave Heindel,  
SIU

Guía

separable  
de ocho páginas  
con datos de contacto  
y asesoramiento

19-21

Abandono

22-25

Perfil:  
el cuerpo de  
inspectores

26-28

Estafas

29-30

Salud  
y bienestar

31

Portuarios

32-33

Pescadores

34-35

Fondo  
de Marineros  
de la ITF

La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) es una federación sindical internacional de sindicatos del transporte, que representa a más de 18 millones de trabajadores del transporte de 670 sindicatos de unos 150 países, incluidos más de 910 000 marinos. Está organizada en ocho secciones industriales: gente de mar, pesca, navegación interior, portuarios, ferroviarios, transporte por carretera, aviación civil y servicios turísticos. La ITF representa a los trabajadores del transporte a escala mundial y promueve sus intereses mediante solidaridad y campañas mundiales. La ITF cuenta con 132 inspectores y contactos que trabajan en los puertos de distintas partes del mundo.

## BOLETÍN DE LOS MARINOS DE LA ITF N.º 35/2021

Publicado en 2021 por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), 49/60 Borough Road, Londres SE1 1DR, Reino Unido. Podrán obtenerse ejemplares adicionales del Boletín de los Marineros (publicado en inglés, alemán, árabe, birmano, chino, español, indonesio, japonés, ruso y turco) dirigiéndose a la ITF, en la dirección arriba indicada. Asimismo, usted puede descargar los PDF de [https://www.itfseafarers.org/en/resources/materials?search\\_api\\_fulltext=seafarers%27+bulletin&field\\_topic=All&sort\\_by=created\\_1](https://www.itfseafarers.org/en/resources/materials?search_api_fulltext=seafarers%27+bulletin&field_topic=All&sort_by=created_1)

Web: [www.itfseafarers.org](http://www.itfseafarers.org) | Email: [seafsupport@itf.org.uk](mailto:seafsupport@itf.org.uk) | Tel.: +44 (20) 7403 2733 | Fax: +44 (20) 7357 7871

Foto de portada: Ama Namin

# Bienvenidos



**En primer lugar, quiero expresar mi enorme gratitud en nombre de la ITF a toda la gente de mar, y a cada uno de nuestros afiliados marítimos, por su profesionalidad y diligencia en el desempeño de sus funciones a pesar del miedo y la incertidumbre generados por la pandemia de COVID-19.**

En todo el mundo, millones de marinos prosiguieron en su empeño de mantener en movimiento el transporte de mercancías que alimentan a nuestras familias y garantizan una atención sanitaria adecuada. Sin sus sacrificios —y los de sus familias— el comercio mundial se habría paralizado, con consecuencias mucho más graves. A pesar de todas las dificultades, nuestros afiliados encararon el desafío y continuaron proporcionando un apoyo muy necesario a sus miembros.

En la ITF, la pandemia dominó nuestra labor en 2020 y luchamos más denodadamente que nunca por los derechos de la gente de mar y recuperamos millones en salarios impagos.

A nivel mundial, la ITF ha trabajado incansablemente con una amplia variedad de interlocutores para lograr una mayor sensibilización en torno a la crisis del cambio de tripulaciones, en la que muchos de ustedes —400 000 en su punto álgido— pasaron meses sin poder regresar a casa o siquiera abandonar el buque, y a menudo sin acceso a asistencia médica ni al permiso para bajar a tierra.

Nuestra colaboración estratégica con los interlocutores sociales y la industria marítima, en particular la Cámara Naviera Internacional (ICS) y el Consejo Internacional de Empleadores Marítimos (IMEC), ha obtenido apoyo en todo el mundo para poner fin a lo que el secretario general de las Naciones Unidas, António Guterres, ha reconocido como una “crisis humanitaria”. Con el apoyo de la Organización Marítima Internacional y la Organización Internacional del Trabajo, hicimos una campaña para que los países designaran a la gente de mar “trabajadores esenciales” y facilitaran el cambio de tripulaciones con carácter urgente. Continuamos buscando soluciones para garantizar que se protejan sus derechos durante todo el proceso.

En esta edición del Boletín de los Marinos informamos sobre esos esfuerzos nacionales y mundiales realizados por la ITF y su familia de sindicatos, y examinamos de qué manera el virus ha afectado a la industria marítima mundial.

Ante el gran impacto que ha tenido esta pandemia sobre la salud y el bienestar de la gente de mar, en esta edición se destaca el apoyo que la ITF continúa brindándoles a ustedes. Y también informamos sobre cómo el Fondo de Emergencia COVID-19 del Fondo de Marinos de la ITF ayudó a socorrer a muchos marinos y sus familias.

En un momento en el que los casos de abandono en el mar han continuado en aumento, nuestros inspectores y contactos se han volcado para prestar ayuda, como podrán comprobar en algunos de los relatos desgarradores que figuran en esta edición.

Asimismo, podrán constatar que los estafadores se han vuelto más hábiles y que el número de puestos de trabajo fraudulentos que se ofrecen a través de las redes sociales ha aumentado en forma considerable. Ofrecemos orientaciones para ayudarles a protegerse de caer víctimas de esas estafas.

Como de costumbre, nuestra guía separable de ocho páginas está repleta de información y asesoramiento y proporciona datos de contacto de todos los inspectores e inspectoras de la ITF.

Con los mejores deseos para un 2021 más próspero y saludable,

**Stephen Cotton**  
Secretario general de la ITF

# La campaña BDC de la ITF en números

A 1 de diciembre de 2020:

## Inspecciones de la ITF

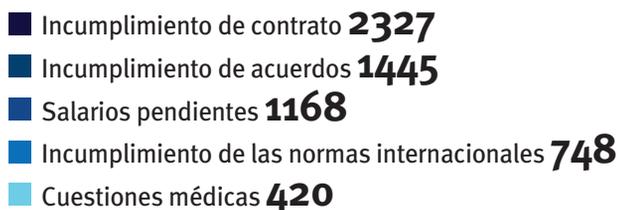
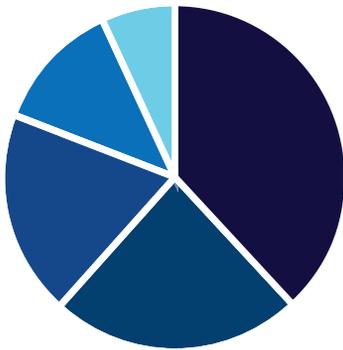
Número total de buques inspeccionados desglosado por número de buques sin problemas y número de buques con problemas.



## Total de salarios atrasados recuperados



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



## Buques y marinos cubiertos por acuerdos de la ITF

**315 532**  
Número total de marinos cubiertos



**13 378**  
Número total de acuerdos



# La inacción de los Gobiernos generó una crisis en el cambio de tripulaciones sin precedentes

Las vidas de las personas que trabajan en los buques crucero, los buques de carga y las embarcaciones pesqueras se sumieron en una crisis ante la incapacidad de los Gobiernos adoptar medidas prácticas que permitieran realizar el cambio de tripulaciones durante la pandemia del coronavirus. El Boletín de los Marineros informa sobre la respuesta de la ITF y las lecciones que la industria debería aprender



## La heroica gente de mar, víctima de la crisis del cambio de tripulaciones

En enero de 2021 —a 10 meses del comienzo de la pandemia— cientos de miles de tripulantes permanecían varados a bordo de sus buques. Dave Heindel, presidente de la Sección de Gente de Mar de la ITF, informa sobre cómo la familia marítima de la ITF entró en acción para apoyar a los marinos y luchar para que los Gobiernos adoptaran medidas para poner fin a la crisis del cambio de tripulaciones

Cuando estalló la pandemia en marzo de 2020, los marinos cuyos contratos habían finalizado no pudieron regresar a casa. Se cancelaron los vuelos y los Estados retores de puertos, los países de tránsito y los países de origen de la gente de mar cerraron las fronteras. A medida que fueron pasando los meses, la consternación de la gente de mar se convirtió en desconcierto al comprobar que los Gobiernos no estaban dispuestos a buscar soluciones prácticas para su difícil situación.

Cada mes es preciso realizar el cambio de alrededor de 100 000 marinos en los buques, habida cuenta de que en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC) se especifica que el período máximo de permanencia de un marino a bordo es de 11 meses. Una vez que su contrato ha finalizado, el marino tiene derecho a dejar de trabajar y regresar a casa con cargo al empleador. Pero el ejercicio de ese derecho se volvió sumamente difícil durante la pandemia de COVID-19.

Debido a la pandemia, el 19 de marzo, la ITF accedió con reticencia a ampliar los contratos de los tripulantes, con su previo consentimiento. A lo largo de abril y mayo, mientras la gente de mar ayudaba desinteresadamente a mantener el flujo de suministros mundiales fundamentales, la ITF, sus sindicatos y los empleadores marítimos trabajaron juntos como nunca antes para educar a los Gobiernos sobre la mejor forma de hacer posible el cambio de tripulaciones. Instaron a los Gobiernos a que reconocieran a los marinos como trabajadores esenciales y los eximieran de las restricciones relacionadas con los viajes y el desplazamiento a fin de que pudieran regresar a casa.

La solución de 12 pasos que plantearon para el cambio de tripulaciones fue adoptada por la Organización Marítima Internacional (OMI) el 6 de mayo. El 28 de mayo, la OMI, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) instaron a los Gobiernos a que tomaran cartas en el asunto. El 12 de junio, las Naciones Unidas (ONU) apoyaron nuestra reivindicación de que se considerara a la gente de mar trabajadores esenciales.

Peró aún así la crisis empeoró. Algunos de los marinos varados llevaban más de un año embarcados. Algunos Gobiernos no les permitían bajar a tierra para caminar o incluso recibir

atención médica de emergencia. Los marinos nos contaron que cada vez sentían más la fatiga y la desesperación por no poder abandonar sus "cárceles flotantes". El riesgo para su salud, bienestar y seguridad era cada vez mayor. La situación era intolerable.

El poder de los fletadores se puso claramente de manifiesto. Los fletadores encuentran y contratan buques en nombre de los propietarios de la carga, lo cual les da mucho control sobre la ruta y los desvíos de los buques. Durante la pandemia, muchos fletadores comenzaron a añadir a sus contratos con los propietarios de buques cláusulas que permitían que no se realizaran cambios de tripulaciones. Ello supone que, mientras que un fletador tiene un contrato de arrendamiento activo con respecto a un buque, el propietario del buque y el agente de contratación no tienen la posibilidad de desviarlo a un puerto cercano que permita el cambio de tripulaciones, sin importar cuánto tiempo lleve a bordo la tripulación.

### ¡Ya basta!

Tres meses después de que comenzara la pandemia, la ITF dijo "¡ya basta!". A partir del 16 de junio, la ITF y sus sindicatos de gente de mar afiliados harían todo lo posible para ayudar a los marinos cuyos contratos hubieran finalizado a ejercer el derecho de dejar de trabajar y regresar a casa. Elaboramos unas orientaciones para la gente de mar sobre estos derechos y los recogidos en el MLC.

El secretario general de la ITF, Steve Cotton, declaró: "Si el hecho de que la gente de mar abandone estos buques genera un caos en las cadenas de suministro, si se generan embotellamientos en los puertos desde Singapur hasta San Francisco, y si eso tiene como consecuencia que los proveedores de seguros de los buques retiren su cobertura y que el comercio mundial quede paralizado, eso será responsabilidad de los políticos, no de la gente de mar del mundo".

Añadió que los Gobiernos nacionales podrían evitar esto tan solo realizando algunas pequeñas excepciones prácticas a las restricciones impuestas a causa del coronavirus, y permitiendo a esos trabajadores y trabajadoras esenciales que transiten por sus territorios y regresen a casa, a fin de ser sustituidos por una nueva tripulación.

Desde el mes de marzo, Singapur facilitó el cambio de tripulaciones y demostró cómo debía hacerse. Insistió en que todas las tripulaciones debían aislarse durante dos semanas, someterse a una prueba en un centro aprobado antes de llegar a Singapur y aislarse en alojamientos flotantes hasta 72 horas antes de subir a bordo de su buque.

Los sindicatos y la industria ayudaron a elaborar un protocolo coherente para la realización de controles de las infecciones a fin de alentar a los puertos a que volvieran a abrir. La ITF y el Consejo Internacional de Empleadores Marítimos (IMEC) crearon un programa piloto en Manila (Filipinas) para proporcionar habitaciones a la gente de mar durante dos semanas, con pruebas PCR de detección del COVID-19 debidamente auditadas, al comienzo y al final de la estadía, antes de que tomaran el vuelo al puerto correspondiente. Para finales de enero de 2021, se había proporcionado alojamiento a 1389 marinos y 214 estaban ocupando las habitaciones en ese momento. De los 1389, 61 dieron positivo.

Para finales de agosto, la OMI informó de que alrededor de 50 países estaban aplicando los protocolos sobre el cambio de tripulaciones. La ITF y el IMEC contribuyeron conjuntamente con 500 000 USD a un fondo creado por sindicatos y organizaciones marítimas en Singapur para apoyar a los países que suministran mano de obra marítima en la realización del cambio de tripulaciones en condiciones seguras. El fondo ha establecido un programa de auditoría denominado CrewSafe basado en el modelo de Singapur, a fin de permitir la utilización de "corredores" seguros y ampliables para el cambio de tripulaciones.

### Aumenta la presión internacional

De los marinos encuestados por la ITF en septiembre, un alarmante 60 % creía que era muy probable que ellos o sus compañeros se vieran "involucrados en un accidente que pudiera causar daños a la vida humana, la propiedad o el ambiente marino debido al cansancio o al agotamiento".

Tras las intervenciones de la ITF y la Cámara Naviera Internacional (ICS) el Comité de Expertos de la OIT, que forma parte de las Naciones Unidas, emitió una sentencia histórica en diciembre de 2020 en la que determinó que,

durante la pandemia, los Gobiernos habían incumplido de manera abyecta su deber de diligencia para con la gente de mar en virtud del derecho internacional.

En una respuesta conjunta, el secretario general de la ITF, Steve Cotton, y el secretario general de la ICS, Guy Platten, indicaron: “Esta sentencia [...] estipula con claridad que todos los Gobiernos deben ceñirse al derecho internacional y reconocer a la gente de mar como trabajadores esenciales con carácter urgente y efecto práctico. Ello supone permitir que la gente de mar baje en los puertos para recibir atención médica, [...]”

hacer posible que la gente de mar llegue a un aeropuerto para tomar un vuelo de regreso a casa una vez finalizado su contrato y [...] permitir que las tripulaciones de reemplazo crucen la frontera de un país para incorporarse a los buques sin tener que hacer frente a montañas de formalidades burocráticas”.

El 26 de enero de 2021, un nuevo compromiso mundial firmado por más de 300 líderes de la industria marítima y los derechos humanos depositó la responsabilidad en la industria para que utilice su influencia y ponga fin a la crisis del cambio de tripulaciones. Entre los signatarios de

la Declaración de Neptuno sobre el Bienestar de la Gente de Mar y el Cambio de Tripulaciones figuran grandes multinacionales como BP, Cargill, Rio Tinto y Shell.

Solo 46 países han clasificado a la gente de mar como trabajadores esenciales, y solo unos pocos de ellos aplican en efecto esa clasificación, lo cual genera otras barreras que impiden el intercambio de tripulaciones. La ITF tiene la esperanza de que la creciente presión internacional traiga aparejado el fin de la crisis humanitaria. ■

## SU FAMILIA ESTÁ MUY AGRADECIDA Y APRECIA LOS ESFUERZOS DE LA ITF.



### Marino al borde de la desesperación

El inspector de la ITF Hamid Rachik y sus colegas en la Unión Marroquí del Trabajo (UMT) acudieron en auxilio de un marino gravemente enfermo

Jowanie Zapanta es un marino filipino de 27 años que lleva siete años trabajando en el mar. En marzo de 2020 ya hacía 11 meses que trabajaba como tercer oficial a bordo del Leni Selmer y estaba desesperado por irse. Pero cuando estalló la pandemia de COVID-19, Marruecos prohibió inmediatamente el cambio de tripulaciones para detener la propagación del virus. Obligado a permanecer a bordo en el puerto de Casablanca (Marruecos) siguió adelante con gran esfuerzo durante dos meses antes de sentirse abrumado por la situación. Jowanie Zapanta intentó suicidarse el 28 de mayo.

Nos costó obtener una autorización local para permitir que el marino desembarcara inmediatamente a fin de poder ir al hospital. Se precisaron dos comisiones de seguridad portuaria para que el buque pudiera atracar en forma temporal el 30 de mayo y el marino fue ingresado inmediatamente en el hospital.

Jowanie Zapanta permaneció en el hospital durante dos meses donde recibió cuidados intensivos. Durante ese período, Rachik y un compañero sindicalista lo visitaron regularmente y el joven pudo hablar con su familia. Tomó un vuelo de regreso a casa el 2 de agosto, acompañado por un médico del hospital. Su familia está muy agradecida y aprecia los esfuerzos de la ITF. ■



### La burocracia estadounidense impide un cambio de tripulación

El inspector Tommy Molloy, radicado en el Reino Unido, ayudó a Marlow Navigation a realizar cambios de tripulación en varios de sus buques, incluido el Yasa Golden Dardanelles

El buque se encontraba en Houston (EE. UU.). La tripulación llevaba embarcada más de 12 meses y la tripulación de relevo ya estaba a bordo. Pero los visados estadounidenses de dos miembros de la tripulación filipinos habían caducado y, por ello, la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza (CBP) no les permitió desembarcar, ni siquiera acompañados por un guardia armado hasta el aeropuerto.

Cuando Marlow informó de la situación, Molloy inmediatamente se comunicó con el inspector Shwe Tun Aung, en Houston, que habló con la CBP y les explicó que en ese momento había 24 personas a bordo pese a que el buque solamente tenía equipo de seguridad para 22 personas y que los dos miembros de la tripulación cuyos contratos habían vencido estarían de hecho retenidos como prisioneros por la burocracia, ya que estaba previsto que el buque operara a lo largo de la costa del Golfo de Estados Unidos por un tiempo. La CBP permaneció impenetrable.

La compañía no tuvo otra opción que enviar de vuelta a casa a los dos tripulantes de relevo, privándoles de los salarios que tenían previsto ganar, y retener a bordo a los dos marinos que esperaban poder regresar a casa. ■

## ... Y PARA COMIENZOS DE NOVIEMBRE ESTABA FELIZ Y SEGURA EN CASA...



### Paro de marinos para lograr la repatriación

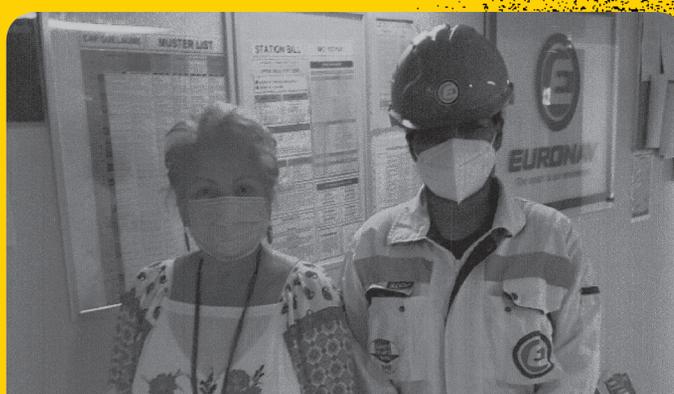
La tripulación birmana del Unison Jasper se puso en contacto con el inspector de la ITF Matt Purcell en el puerto de Geelong (Australia), en junio de 2020, porque querían ser repatriados tras más de 12 meses a bordo

La tripulación había firmado ampliaciones de sus contratos, pero cuando el capitán preparó los nuevos contratos incluyó los salarios verdaderos en el acuerdo de empleo de la gente de mar, lo cual indicó la existencia de una doble contabilidad.

Trabajamos estrechamente con la Autoridad de Seguridad Marítima de Australia (AMSA) para ordenar la inmovilización del buque en Geelong y Brisbane a fin de llevar a cabo la repatriación de varios tripulantes y la recuperación del pago de salarios atrasados, que ascendían a alrededor de 80 000 USD.

En sus conversaciones con Purcell, el armador taiwanés alegó que el buque no contaba con un convenio, pero se determinó que esto era falso cuando el inspector Dean Summers asumió el caso en Newcastle, después de que los tripulantes declararan haber sufrido malos tratos y haber sido intimidados y obligados a firmar ampliaciones de sus contratos que los habrían llevado a permanecer a bordo hasta 14 meses. La ITF y el Sindicato Marítimo de Australia informaron a la AMSA y se ordenó la inmovilización del buque en Newcastle, donde los inspectores recuperaron otros 60 000 USD en salarios adeudados.

Los 11 tripulantes dejaron el buque en julio y los sindicatos construyeron un cortavientos a su alrededor en el muelle, puesto que las restricciones de la pandemia los obligaban a permanecer a 13 metros del buque. Se les trasladó a Sídney, donde esperaron varias horas mientras la policía coordinaba las exenciones para trasladarlos a un hotel a fin de que realizaran una cuarentena de dos semanas. Finalmente volaron de regreso a casa en agosto. En septiembre, la AMSA prohibió la entrada del Unison Jasper a Australia durante seis meses. ■



### Varada sin productos sanitarios

El inspector de la ITF Shwe Tun Aung, en Houston, recuerda cuando una joven cadete panameña consternada se puso en contacto con él el 1 de octubre pidiéndole ayuda para ser repatriada

La maquinista en prácticas a bordo de un petrolero que efectuaba operaciones de gabaraje a lo largo de la costa de Estados Unidos estaba embarcada desde el 20 de febrero, aunque su permiso de gabaraje había caducado. Escribió: "Me encuentro en una situación muy difícil: estoy menstruando y no dispongo de compresas sanitarias para contener el sangrado. Me siento muy humillada y temo por mi salud mental".

La compañía había realizado esfuerzos constantes para persuadir a la CBP para que permitiera a la cadete desembarcar, incluso solicitaron asistencia a la Autoridad Marítima de Panamá. El 1 de octubre, la CBP indicó a la compañía que debía "cancelar [los] planes de vuelo de la cadete teniendo en cuenta que el Consulado de Panamá estaba implicado [...] y se tardaría una o dos semanas en recibir una decisión de la CBP de Houston". Los ruegos de Aung a la CBP no obtuvieron respuesta.

Mientras tanto, la cadete recibió apoyo y productos sanitarios de los centros para gente de mar y el grupo técnico sobre el cambio de tripulaciones de la ITF en Texas. La compañía finalmente trasladó a la cadete a otro buque para que pudiera darse de baja en el siguiente puerto, y para comienzos de noviembre estaba feliz y segura en Panamá. ■

# Palacios flotantes convertidos en cárceles para las tripulaciones

Algunos de los primeros titulares fueron sobre la propagación del COVID-19 en los buques crucero, cuando al pasaje y la tripulación, atemorizados y enfermos, se les denegó permiso para atracar o se les obligó a permanecer en cuarentena en el puerto. El presidente del grupo especial de buques cruceros de la ITF, Johan Øyen, informa sobre cómo respondieron la ITF y sus sindicatos

Los Gobiernos trabajaron para desembarcar a los pasajeros lo más rápido posible, pero las tripulaciones se vieron a menudo desatendidas.

Para mediados de abril, alrededor de 314 de un total de 385 buques crucero de propiedad de las principales compañías de cruceros o que prestaban servicios a estas fueron retirados de servicio, muchos de ellos con cientos de marinos a bordo.

Más del 80 por ciento de los buques crucero están amparados por un acuerdo de la ITF, así que entramos en acción junto con nuestros sindicatos de gente de mar afiliados y otras organizaciones marítimas para repatriar a las tripulaciones. Pero enfrentamos enormes obstáculos.

Muchos países no cumplieron sus obligaciones en virtud del Convenio sobre el Trabajo Marítimo y prohibieron a la gente de mar entrar en sus territorios o transitarlos, a pesar de las garantías ofrecidas por las compañías de cruceros de contratar vuelos chárter para llevar a los marinos de regreso a casa. Los puertos aplicaron restricciones adicionales a las tripulaciones de los buques crucero. Algunos países ni siquiera permitieron que sus propios ciudadanos entraran o ralentizaron el proceso perjudicando a su gente de mar.

En varios casos, los tripulantes se vieron varados en aeropuertos durante días porque sus documentos no estaban en regla o no tenían los visados necesarios. A algunos los desembarcaron en otros países, donde se vieron obligados a permanecer durante meses hasta finalmente ser repatriados.

#### Vidas trágicamente afectadas

El estrés y la incertidumbre de estar atrapado a bordo tuvieron inevitablemente repercusiones graves en la salud mental de la gente de mar.

Según trascendió, cuatro tripulantes se quitaron la vida en un período de dos semanas. El 30 de abril, un tripulante de Polonia saltó por la borda desde el Jewel of the Seas. El 9 de mayo, un marino de Hungría fue encontrado sin vida en su camarote a bordo del Carnival Breeze. Un marino chino a bordo del Mariner of the Seas falleció el 10 de mayo, mientras el buque se encontraba fondeado en las Bahamas. Y una marina ucraniana que trabajaba a bordo del

Regal Princess saltó por la borda en Róterdam tras enterarse de que su vuelo de regreso a casa se había cancelado.

La ITF instó a los Gobiernos y Estados de pabellón a que redoblaran los esfuerzos para facilitar el cambio de tripulaciones. Dave Heindel, presidente de la Sección de Gente de Mar de la ITF, sostuvo que "La gente de mar está siendo penalizada por las restricciones estrictas [...] para contener la propagación del virus, a pesar de que no hay ninguna justificación ni prueba científica que demuestren que la gente de mar en los buques supone un riesgo mayor que otras categorías de trabajadores o miembros del público".

#### Un gran éxito humanitario

Para agosto, se había repatriado a alrededor de 200 000 marinos de buques crucero. Encomiamos a las compañías de cruceros y a aquellos Gobiernos que trabajaron con nosotros para lograr este gran éxito humanitario. Se requirió una enorme coordinación logística, en particular teniendo en cuenta que en otros casos las autoridades, incluidos los Estados de pabellón y los Estados rectores de puertos, incumplieron sus obligaciones legales y en materia de derechos humanos en virtud del derecho internacional.

#### De cara al futuro

Conforme los buques crucero comienzan a operar nuevamente, la ITF y sus sindicatos marítimos afiliados siguen preocupados por los riesgos para la tripulación y el pasaje.

Estamos trabajando con los Gobiernos y los operadores de cruceros para garantizar que se adopten y observen medidas sanitarias y de seguridad, y que los países donde operan las compañías de cruceros se comprometan a permitir que la gente de mar baje a tierra y desembarque para recibir atención médica y realizar los cambios de tripulaciones según sea necesario.

Esperamos colaborar con la industria para garantizar que los planes de recuperación y la reanudación de las operaciones coincidan con un diálogo transparente sobre cómo mejorar las condiciones de vida y trabajo de la gente de mar a bordo de los buques crucero. ■

**MÁS DEL 80 %  
DE LOS BUQUES  
CRUCERO ESTÁN  
AMPARADOS POR UN  
ACUERDO DE LA ITF,  
ASÍ QUE ENTRAMOS  
EN ACCIÓN JUNTO CON  
NUESTROS SINDICATOS  
DE GENTE DE MAR  
AFILIADOS Y OTRAS  
ORGANIZACIONES  
MARÍTIMAS PARA  
REPATRIAR A LAS  
TRIPULACIONES.  
PERO ENFRENTAMOS  
ENORMES  
OBSTÁCULOS.**



## Más de 3000 tripulantes en cuarentena a bordo del Mein Schiff 3

El inspector de la ITF Hamani Amadou narra el esfuerzo realizado para repatriar a miles de tripulantes de un buque crucero

Después del desembarco del pasaje del Mein Schiff 3 el 23 de marzo, la compañía transfirió al buque a 3000 marinos de seis de sus otros navíos. El buque se dirigió a Alemania para iniciar las repatriaciones y atracó en Cuxhaven el 28 de abril. Pero al detectarse un brote de COVID-19 dos días más tarde, la compañía decidió poner en cuarentena a todas las personas que se encontraban a bordo.

Tras semanas de intenso debate con la compañía, Maya Schwiegershausen-Gueth, de la organización afiliada a la ITF ver.di, en Alemania, y yo logramos ayudar a repatriar a aproximadamente 1200 de los marinos el 8 de mayo. El resto de los tripulantes de distintas nacionalidades que dieron negativo fueron repatriados en las siguientes semanas, a excepción de 192 marinos indios que permanecieron a bordo sin una fecha de viaje prevista y con apoyo limitado por parte de su Gobierno. Finalmente lograron regresar a casa a finales de junio.

Schwiegershausen-Gueth criticó la falta de responsabilidad que habían demostrado la compañía y el Estado de pabellón de Malta, y señaló que sin el apoyo del Gobierno de Alemania y la misión para los marinos, la situación a bordo podría haber empeorado rápidamente. ■

**ESTAMOS TRABAJANDO CON LOS GOBIERNOS Y LOS OPERADORES DE CRUCEROS PARA GARANTIZAR QUE SE ADOPTEN Y OBSERVEN MEDIDAS SANITARIAS Y DE SEGURIDAD, Y QUE LOS PAÍSES DONDE OPERAN LAS COMPAÑÍAS DE CRUCEROS SE COMPROMETAN A PERMITIR QUE LA GENTE DE MAR OS MARINOS BAJEN A TIERRA Y DESEMBARQUEN PARA RECIBIR ATENCIÓN MÉDICA Y REALIZAR LOS CAMBIOS DE TRIPULACIONES SEGÚN SEA NECESARIO.**



## El corredor humanitario de Uruguay para la tripulación de crucero afectada

“El Gobierno uruguayo autorizó un corredor humanitario para ayudar a desembarcar a una tripulación infectada de COVID-19, gracias a la Unión de Trabajadores del Transporte Marítimo, Aéreo, Terrestre y Afines (UTT)”, afirma Edgar Díaz, secretario regional de la ITF América Latina

El 15 de marzo, el Greg Mortimer, de bandera de las Bahamas, partió de Ushuaia (Argentina). Al cabo de una semana empezaron a aparecer los primeros síntomas entre los pasajeros y, dado que los Gobiernos habían cerrado sus puertos y fronteras, se les negó el desembarque en Argentina y Chile. El Gobierno de Uruguay autorizó al buque a atracar en Montevideo el 27 de marzo y se llevó a cabo una operación para repatriar a los pasajeros.

No obstante, los 83 tripulantes se vieron obligados a permanecer a bordo, a pesar de la rápida propagación del virus que acabó afectando a 39 de ellos. Un marino filipino falleció. El buque pasó dos meses en el mar con la tripulación infectada confinada en sus camarotes sin las condiciones sanitarias adecuadas.

El 20 de abril, el secretario general de la UTT, Francisco del Gaudio, se puso en contacto con la tripulación para ofrecerle el apoyo de la Unión y la ITF. La tripulación le explicó que la conectividad a internet a bordo había sido interrumpida para evitar que se filtrara información sobre la gravedad de la situación, incluidos los intentos de suicidio de los tripulantes y la confirmación de que dos marinos encargados de la distribución de alimentos habían dado positivo. El sindicato, que era el depositario del acuerdo de la ITF del buque, solicitó información a la compañía en reiteradas ocasiones, pero no obtuvo sino silencio.

En respuesta a la presión ejercida por la UTT, el Gobierno de Uruguay anunció el 8 de mayo que se permitiría a todos los tripulantes desembarcar, permanecer en cuarentena, recibir la atención médica adecuada y posteriormente ser repatriados. ■

## Lecciones de la pandemia: cómo mejorar el sector marítimo para la gente de mar

La coordinadora marítima de la ITF, Jacqueline Smith, comparte sus reflexiones sobre la respuesta a la crisis del cambio de tripulaciones por parte de los sindicatos, la industria y los Gobiernos, y resalta las lecciones para el futuro



### ¿Cuán satisfactoria fue la respuesta de la industria?

La ITF y la industria tenían unos claros intereses comunes: evitar que los marinos se fatigaran, puesto que ello podía poner en peligro su seguridad y el medio ambiente, y mantener en movimiento el comercio mundial en forma segura y eficiente. En términos generales, ha habido una comunicación muy buena y abierta, así como una estrecha cooperación entre nosotros.

Como aspecto menos positivo señalaría que las sociedades de clasificación —que llevan a cabo las inspecciones en nombre de los Estados de pabellón— no han sido muy activas y parecen un tanto perdidas en la respuesta. Hacen alarde de sus inspecciones a distancia, pero estas añaden trabajo adicional a tripulaciones ya exhaustas, en particular cuando los niveles de dotación se encuentran en el mínimo esencial para garantizar la seguridad habida cuenta de las dificultades para lograr que las tripulaciones de relevo suban a bordo. También me sorprende que muchos clubes de P&I no se hayan preocupado más por garantizar que las tripulaciones y los buques no corran riesgos. Resulta claro que el sistema BDC no ha protegido a la gente de mar en esta crisis y que nadie ha asumido la responsabilidad; a veces intentar resolver las cosas ha sido como pasar una patata caliente.

### ¿Y qué hay de los Gobiernos?

Algunos Gobiernos han sido muy solidarios, pero hasta el momento solo 46 han otorgado a los marinos y marinas la condición de trabajadores esenciales.

Algunos ministros de transporte entendieron la situación, pero sus colegas del Gobierno no tienen un conocimiento amplio del sector marítimo. Ese es el motivo por el cual queremos extender a otros países el proyecto piloto conjunto de cuarentena segura de la ITF y el Consejo Internacional de Empleadores Marítimos que se ha llevado a cabo en las Filipinas. Este demuestra claramente la necesidad de involucrar no solo a los ministerios de transporte, sino también a los de educación, salud, aduanas e inmigración, a fin de que tengan un conocimiento más cabal del proceso de cambio de tripulaciones y de la función que ellos mismos cumplen a la hora de garantizar que se realiza en forma segura.

Aún hay Estados que no han cooperado en absoluto. Cada Gobierno controla sus propias fronteras y no podemos obligarlos a actuar. Yo era de la opinión de que los buques no deberían ir a países donde los Gobiernos se negaron a permitir el cambio de tripulaciones, pero otros sostenían que eso afectaría gravemente a los países más vulnerables.

No entendemos por qué los Gobiernos tratan a los marinos de manera tan distinta a otros trabajadores que pueden cruzar fronteras, tales como los trabajadores de la aviación civil.

### ¿La ITF y sus sindicatos podrían haber respondido de manera diferente?

En retrospectiva, deberíamos haber involucrado al comienzo a los grupos con los que no nos vinculamos normalmente, como las organizaciones comerciales y de derechos humanos, a fin de ampliar nuestra red de posibles aliados.

Podríamos haber actuado más rápidamente para estar más activos en las redes vinculadas al sector marítimo o que dependen de él. Y deberíamos haber ejercido presión sobre los fletadores en una etapa más temprana, a fin de disuadirlos de añadir cláusulas que prohibieran el cambio de tripulaciones en sus acuerdos entre las partes.

### ¿Cuáles son las repercusiones para la ITF y la industria marítima?

Deberíamos adoptar un enfoque más integral y no trabajar únicamente con nuestros interlocutores sociales tradicionales, lo cual también ayudaría a nuestras organizaciones afiliadas a integrarse a otros grupos en sus países que podrían prestar asistencia. Es preciso establecer un grupo de emergencia con nuestros interlocutores sociales para elaborar rápidamente planes de acción y evitar la duplicación del trabajo. Y es preciso que analicemos el fracaso del sistema BDC y luchemos por una estructura transparente que pueda seguirse.

### ¿Cómo evolucionará la crisis del cambio de tripulaciones?

Afortunadamente, el porcentaje de tripulaciones que requieren un cambio ha disminuido, pero es preciso que continuemos ejerciendo presión sobre los Gobiernos recalcitrantes para lograr que el resto regrese a casa.

Las vacunas son esenciales en este momento. Creemos que es preciso que la gente de mar tenga prioridad, pero somos cautelosos sobre la puesta en marcha de los programas de vacunación y las exigencias de los Gobiernos. ¿Cuántas vacunas? ¿Qué lapso entre ellas? ¿Aceptarán una certificación sanitaria de otro país? Y dado el número de marinos oriundos de países en desarrollo, ¿cómo se asignarán las prioridades?

### ¿Cuáles son las prioridades marítimas de la ITF para el próximo año?

La retención y la contratación de mujeres y jóvenes marinos son vitales. Será preciso que colaboremos con la industria para cerciorarnos de que obtengan competencias y formación adecuadas para los puestos de trabajo a bordo.

Y estamos decididos a evitar que los atajos provisionales a la seguridad y los derechos de la gente de mar que se han usado durante la pandemia (tales como las inspecciones a distancia) se vuelvan prácticas permanentes.

### ¿Su mensaje a la gente de mar?

Gracias. Continúen luchando por sus derechos. Si ustedes no manifiestan su oposición, resulta difícil que podamos hacer algo. Recurran a nosotros. Los apoyaremos. ■

# El agente y el propietario de Hsin Chien Marine **roban** a la tripulación

**“La ITF en Australia, Myanmar y los EE. UU. ha prestado asistencia a la tripulación oriunda de Myanmar y China de varios buques cuya propiedad o explotación corresponde a Hsin Chien Marine en Taiwán, para recuperar varios cientos de miles de dólares en salarios pendientes. Pero el agente de contratación ha obstaculizado aún más sus esfuerzos”, afirma Matt Purcell, coordinador adjunto de la ITF en Australia**



Hsin Chien Marine (HCM) ha llevado persistentemente una doble contabilidad en sus buques a fin de evitar pagar a la gente de mar la totalidad del salario que les corresponde. Mi equipo ha tenido varias experiencias con sus buques “New” —cubiertos por un acuerdo de la ITF con el Sindicato Nacional de Marineros de China (NCSU)— y, por tanto, no se sorprendieron cuando les pedimos que ayudaran a la tripulación del New Legacy, de bandera panameña, a comienzos de 2020. Recuperamos los salarios pendientes y presenciamos la realización del pago correspondiente.

A medida que se difundió la noticia, la tripulación oriunda de Myanmar que se encontraba en otros buques de HCM manifestó inquietudes acerca de la doble contabilidad pasada y presente. Ello llevó a la ITF a adoptar medidas contra los buques de HCM en varios países, entre ellos el New Champ en Newcastle (Australia), y el New Aspiration en Busán (Corea del Sur). Como consecuencia, HCM acordó pagar esos salarios pendientes, y la transacción fue atestiguada por funcionarios de la organización afiliada a la ITF IFOMS en Yangón (Myanmar).

Poco después, HCM abandonó en Taiwán a todos los tripulantes oriundos de Myanmar que trabajaban en cuatro de sus buques, alegando motivos relacionados con el COVID-19. Cuatro marinos del New Champ se negaron valientemente a irse de Taiwán hasta no haber recibido cada uno los dos meses de salario básico por rescisión del contrato a los que tenían derecho en virtud del acuerdo ITF/NCSU. Su solidaridad ayudó a intensificar la batalla y contribuirá a la obtención de protección para todos los marinos birmanos que hayan sido objeto de malos tratos a manos de armadores.

Recuperamos alrededor de 190 000 USD en salarios impagos. No obstante, HCM aún debe cerca de 380 000 USD por reclamaciones pendientes efectuadas por inspectores de la ITF en Australia y los EE. UU., con ayuda de inspectores canadienses.

Quedamos horrorizados al descubrir que, a lo largo de todo este proceso, el agente de contratación, Sunrise Marine Enterprises Ltd, en Yangón, había:

- atemorizado a la tripulación para que devolviera los pagos de liquidación, a fin de contar con recibos fraudulentos para respaldar sus afirmaciones falsas de haber realizado el pago

El agente y el propietario de Hsin Chien Marine **roban a la tripulación** *continuación* >

- obligado a los familiares de los tripulantes a abrir cuentas bancarias y devolver a Sunrise todos los cheques que habían prefirmado a fin de que la compañía pudiera controlar los salarios de los tripulantes y tener acceso a ellos
- expedido contratos laborales que diferían de los contratos expedidos por HCM para sus buques
- obligado a los tripulantes a firmar cartas en las que daban su consentimiento para que los salarios que se les debían fueran abonados en una cuenta bancaria conjunta con Sunrise,

a fin de que el agente pagara a la tripulación lo que quisiera

En una carta enviada el 26 de noviembre de 2020 al Departamento de la Administración Marítima de Yangón, el coordinador del cuerpo de inspectores de la ITF, Steve Trowsdale, escribió: "Todas esas acciones son totalmente inaceptables y contravienen el acuerdo ITF TCC y el Convenio sobre el Trabajo Marítimo".

Señaló que la ITF podía proporcionar pruebas contundentes y solicitó "una investigación inmediata de Sunrise Marine Enterprises Ltd.

por prácticas comerciales poco éticas e ilícitas, y mala gestión y apropiación indebida de fondos adeudados a ciudadanos de Myanmar, y que cuando se determine su culpa, alentemos la suspensión o pérdida de su certificación MLC como proveedor para la contratación de gente de mar".

Myanmar ha suspendido a Sunrise mientras investiga las afirmaciones de la ITF. Y a finales de 2020 continuaban las deliberaciones entre HCM, la ITF y el NCSU y otros sindicatos afiliados para resolver estas cuestiones. ■



## Marinos filipinos regresan a casa después de pasar más de un año en alta mar

**El inspector de Brasil Ali Zini y su sindicato CNTTL ayudaron a repatriar a un marino que estuvo atrapado trabajando a bordo del granelero Western Eyde durante 16 meses**

El marino había solicitado abandonar el buque a la naviera a cargo de su gestión, pero esta le había dicho que no había garantías de que pudieran repatriarlo en el siguiente puerto. Por ese motivo pidió ayuda a la ITF.

Me reuní con los tripulantes cuando el buque de bandera panameña arribó a Paranaguá (Brasil) el 30 de agosto. Inspeccioné los registros para asegurarme de que ambas partes hubieran cumplido sus obligaciones, es decir, que los marinos hubieran finalizado sus contratos y que la empresa hubiera pagado todos los salarios correspondientes. Me enteré de que otros siete marinos llevaban 13 meses a bordo.

La compañía me había dicho que el cambio de tripulación se realizaría en el siguiente puerto. Le advertí que eso era inaceptable y que constituía una violación al Convenio sobre el Trabajo Marítimo, y la empresa reconsideró rápidamente su posición. Esa misma semana, los ocho tripulantes desembarcaron en Paranaguá y tomaron un vuelo de regreso a Filipinas, mientras que una nueva tripulación filipina llegó para reemplazarlos. ■

## Sin remuneración tras 15 meses a bordo

**Mientras el Diavlos Force, de bandera panameña, realizaba la travesía a Noruega, un familiar de uno de los marinos alertó al inspector Syver Grepstad, en Bergen, de que la tripulación no había cobrado sus salarios**

Comencé a comunicarme con la tripulación (oriunda de Grecia, Rusia, Filipinas, India e Indonesia). Me informaron de que el remolcador llegaría a Noruega a principios de septiembre y que llevaban seis meses sin cobrar sus salarios. Algunos tripulantes estaban a bordo desde junio de 2019, casi 15 meses.

Llevamos a cabo nuestra inspección en colaboración con la Autoridad Marítima Noruega, que ordenó la inmovilización del Diavlos Force por impago de salarios (238036 USD). La ITF solicitó el embargo del buque unos días más tarde como garantía para la reclamación de la tripulación.

El armador griego comunicó a los tripulantes que podrían regresar a casa si renunciaban a todas sus reclamaciones salariales, pero estos no accedieron. El combustible y las provisiones comenzaron a escasear cuando el armador abandonó el buque en octubre. La ITF se puso en contacto con el club de P&I responsable del seguro del remolcador, y logró encontrar una solución.

Menos de cuatro semanas después de llegar a Noruega, los tripulantes estaban por fin camino a casa y recuperaron cuatro meses de salarios (139 475 USD). Continuaremos luchando para recuperar el dinero pendiente. ■

# Veinte meses a bordo, varados por falta de permiso para atracar

**Un estancamiento en torno al atraque de dos buques carboneros en puertos de China supuso que 41 marinos —algunos de los cuales llevaban más de 20 meses embarcados— se vieran imposibilitados de regresar a casa. Abdulgani Y Serang, secretario general de la Unión Nacional de Gente de Mar de la India, describe los esfuerzos de la ITF y el sindicato para resolver la situación**



Los buques Jag Anand, con 23 marinos a bordo, y Anastasia, con 18 marinos a bordo, llevaban sin poder atracar desde junio y agosto de 2020 respectivamente. Para mediados de noviembre de 2020, 15 marinos del Jag Anand habían completado 16 meses de servicio continuo a bordo, mientras que los ocho restantes ya habían cumplido 13 meses. Algunos llevaban casi 20 meses. Toda la tripulación de ambos buques estaba agotada mental y físicamente, y necesitaba ayuda urgente.

La ITF instó a los Gobiernos de China, la India y Australia a que colaboraran y pusieran fin en forma urgente al estancamiento, después de que la federación y la NUSI plantearan el tema en reiteradas ocasiones ante la empresa y por los canales oficiales a través de la Organización Marítima Internacional.

Si bien la pandemia complicó enormemente la situación, el coordinador de las Secciones de Gente de Mar y Navegación Interior de la ITF, Fabrizio Barcellona, señaló: “La tripulación del Jag Anand llevaba ya 15 meses a bordo del buque cuando recogió el carbón en Australia. El plazo máximo internacional de servicio en alta mar es de 11 meses. Las autoridades australianas no deberían haber permitido que los buques navegaran hasta que se hubiera reemplazado y repatriado a esos tripulantes”.

La ITF y la NUSI realizaron una petición de auxilio para los marinos. Muchos respondieron: el Gobierno de la India; la naviera, que estaba haciendo todo lo posible para poder descargar el carbón y ofreció alquilar un avión para realizar el cambio de tripulación; y algunos países vecinos, que se ofrecieron a comprar el carbón a fin de que el buque pudiera seguir su curso y se pudiera dar de baja a la tripulación en el siguiente puerto más idóneo.

A finales de diciembre teníamos la esperanza de que la tripulación del Jag Anand llegara a casa a mediados de enero, pero no pudimos decir lo mismo del Anastasia. ■

# Gran victoria para trabajadores marítimos bangladesíes en huelga

Más de 200 000 *naujan* (trabajadores de la navegación fluvial) consiguieron importantes mejoras en sus condiciones de trabajo tras llevar adelante una huelga contra la Asociación de Propietarios de Buques de Carga de Bangladés. Ashiqul Alam Chowdhury, secretario general de la Federación Noujan Shramik de Bangladés (BNSF), afiliada a la ITF, informa



Las victorias se obtuvieron tras una huelga de tres días, que tuvo lugar en octubre de 2020, por parte de los trabajadores de la navegación fluvial, unidos bajo la bandera de la BNSF. Uno de estos logros es que los empleadores accedieron al pago de asignaciones alimentarias para la tripulación a bordo de buques de navegación fluvial, una reivindicación que los marinos llevaban tiempo planteando.

Esto se había convertido en una cuestión cargada de emotividad para nosotros, y solo reclamábamos lo que está escrito en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC) con respecto a las asignaciones alimentarias para los tripulantes a bordo de cargueros. El MLC exige a los empleadores proporcionar agua potable y alimentos de calidad a los trabajadores y trabajadoras a bordo de embarcaciones. Los buques de mayor porte cuentan normalmente con un cocinero cualificado a bordo, pero la prestación de asignaciones adecuadas es otra manera en que los empleadores pueden cumplir con sus obligaciones si la embarcación es demasiado pequeña para tener un cocinero y una cocina a bordo.

Como parte de la solución al conflicto, la asociación de propietarios de buques acordó avanzar con una carta en la que se recogieron 11 reivindicaciones y que fue elaborada por los trabajadores. En ella se exige:

- la entrega de cartas de nombramiento a los trabajadores
- la emisión de tarjetas de identidad y libretas de trabajo
- la garantía de protección social para los trabajadores
- el pago de asignaciones alimentarias
- el cese de la extorsión y los robos a bordo de los buques
- la formalización de los empleos
- la aplicación de la escala salarial de 2016

Solo un año antes los empleadores habían prometido cumplir con estas peticiones, incluidas las asignaciones alimentarias, por lo que el sindicato suspendió las movilizaciones organizadas en noviembre de 2019. Pero los empleadores no cumplieron su promesa.

Esta vez las cosas son distintas para los trabajadores, en parte porque la huelga que hicieron en octubre paralizó la red de distribución de cargas de los navieros. La Asociación de Propietarios de Buques de Carga de Bangladés es responsable de la operación de 5000 cargueros a lo largo de una red fluvial que permite transportar cargas hasta y desde 50 buques nodriza ubicados cerca del mar, a través de vías de agua interiores que llevan a puertos fluviales y terminales aguas arriba. La huelga paralizó totalmente su sistema y esto ha hecho que tomen en serio al personal marítimo.

En una reunión celebrada en octubre entre los empleadores y los dirigentes del sindicato, en la que estuvo presente el ministro de Trabajo y Empleo, acordamos que los trabajadores a bordo de buques de distinto porte comenzarían a recibir en forma inmediata el pago de asignaciones alimentarias de entre 1000 y 1500 BDT al mes. Desde entonces, hemos solicitado a la Autoridad de Transporte por Aguas Interiores de Bangladés (BIWTA) que convoque una reunión tripartita para deliberar sobre la posibilidad de aumentar dicha suma a un monto más realista.

Otro avance positivo desde la huelga es que el director general de Transporte Marítimo ha ordenado al inspector de buques que se cerciore de incluir en su lista la comprobación de las cartas de nombramiento, libretas de trabajo y tarjetas de identidad, y de que todos los tripulantes cuenten con esos documentos.

En 2021, nuestra gran campaña será lograr la aplicación del acuerdo sobre seguridad social para los trabajadores de la navegación fluvial. Continuaremos luchando para poner fin a la extorsión y los robos a bordo de los buques y negociaremos el próximo acuerdo salarial para nuestros trabajadores y trabajadoras de la navegación interior. ■

# Las normas para prevenir la fatiga de la gente de mar fallan en la práctica

**El sistema para la regulación de las horas de trabajo y descanso de la gente de mar parece bueno sobre el papel, pero ha fracasado en la práctica, según revela una nueva investigación realizada por la Universidad Marítima Mundial. Katie Higginbottom, directora del Fondo de Marineros de la ITF, que financió el estudio, explica las principales conclusiones**



En el informe se revelan cuestiones graves sobre la capacidad del sistema normativo actual para prevenir la fatiga entre la gente de mar, problema que afecta a su salud y bienestar, y aumenta los riesgos de accidentes marítimos.

En el informe se confirma que las malas prácticas están generalizadas, lo cual socava la credibilidad del Convenio sobre el Trabajo Marítimo y otras normas internacionales relativas a las horas de trabajo. Esto resulta particularmente preocupante dado el elevado número de marineros que han permanecido en servicio mucho después de finalizado su contrato y han asumido tareas adicionales como consecuencia de la pandemia de COVID-19.

La causa fundamental de las contravenciones parece ser una dotación insuficiente, en especial en los momentos de incremento de la carga de trabajo. Eso sugiere que los Estados de pabellón no siempre cumplen sus responsabilidades —ni se cercioran de que los armadores cumplan las suyas— para garantizar unos niveles de dotación eficientes y suficientes a bordo de los buques.

A las compañías navieras les preocupan más las consecuencias negativas de no aprobar las inspecciones que su obligación de cumplir genuinamente con las normas internacionales.

Ante la precariedad laboral de la gente de mar y los incentivos financieros, la cultura de hacer ajustes más que de velar por la precisión en los registros se ha vuelto la norma. Para la gente de mar, la única razón que tienen para registrar las horas de trabajo/descanso es confirmar el cumplimiento y evitar trastornos en el calendario y, por tanto, lo consideran un mero trámite.

Muchas compañías parecen no estar interesadas en las opiniones de la gente de mar al respecto de esa cuestión, y los Estados rectores de puertos se limitan a revisar la documentación,

sin que se verifique el trabajo que en efecto se lleva a cabo a bordo. Inevitablemente, debemos cuestionar la eficacia del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS).

El sistema de regulación depende de la supervisión por el Estado rector de puerto para su ejecución, pero los inspectores del Estado rector de puerto aceptan la precisión de los registros proporcionados y rara vez los verifican. Y esto podría no verse limitado a los informes sobre las horas de trabajo y descanso. En el estudio se determinó que las organizaciones marítimas internacionales y regionales, la industria naviera, los sindicatos marítimos y los propios marineros estaban convencidos de que cualquier registro era igualmente susceptible a la introducción de ajustes.

En el informe “A culture of adjustment” [La cultura de los ajustes] se recomienda profundizar la investigación a fin de determinar los niveles de dotación segura en todas las condiciones de operación, revisar la eficacia del Código IGS y analizar la “desconfianza crónica entre el personal de tierra y el personal del buque combinada con la inseguridad laboral característica de muchos contratos laborales de la gente de mar.

Dave Heindel, presidente del Fondo de Marineros de la ITF, observó: “Las conclusiones son terriblemente exhaustivas. Ahora, la responsabilidad recae sobre los Estados de pabellón, los Estados rectores de puertos, la industria y los sindicatos, que deben unirse en beneficio de la gente de mar a fin de facilitar un cambio cultural y restablecer la credibilidad de las normas marítimas internacionales”.

Puede descargar “A culture of adjustment” [La cultura de los ajustes] y su correspondiente sinopsis del sitio web de la UMM: [https://commons.wmu.se/lib\\_reports/66/](https://commons.wmu.se/lib_reports/66/) ■

# El futuro auspicioso de la profesión marítima está en nuestras manos

Dave Heindel, presidente de la Sección de Gente de Mar de la ITF y secretario y tesorero de la Unión Internacional de Gente de Mar de Norteamérica (SIU), comparte sus reflexiones en el Boletín de los Marineros sobre el futuro de la industria tras la pandemia del coronavirus



## ¿Qué lo acercó a la industria?

Soy marino de segunda generación. Mi padre fue mayordomo y cuando llegué a la mayoría de edad, me inscribí en el Centro Paul Hall de Formación y Educación Marítima del SIU. Es una cuestión de familia: mis dos hijos mayores también se hicieron marinos.

## ¿Qué le han enseñado sus empleos?

Comencé a navegar en la sala de máquinas como marinero sin licencia y navegué en todas las categorías hasta convertirme en tercer asistente maquinista con licencia en 1979. Después de eso pasé a trabajar en tierra como representante del SIU.

La navegación me parecía muy satisfactoria, tanto desde el punto de vista emocional como monetario. La industria ha cambiado desde 1973 (tripulaciones más pequeñas, automatización, formación constante y miles de normas) y el aspecto romántico de la navegación ha desaparecido. Pero ¿dónde más podría una persona joven de clase media o proveniente de un entorno desfavorecido encontrar un empleo que le permitiera viajar por el mundo, obtener un salario digno y conocer a personas interesantes?

Tiene un lado oscuro. Ante la proliferación del sistema de banderas de conveniencia, la gente de mar puede ser, y de hecho es, víctima de armadores y agentes de contratación sin escrúpulos. A pesar del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, que proporciona unas normas mínimas sobre la industria, existen muchas deficiencias que deben subsanarse para que el MLC siga siendo relevante.

## ¿Qué ha aprendido el sector marítimo de la pandemia del coronavirus?

A mi entender, la lección más importante que hemos aprendido es que nosotros como industria, tanto la mano de obra como los empleadores, debemos sacar al sector marítimo de la sombra y educar al público sobre los lazos fundamentales que existen entre el sector y sus vidas cotidianas. Sin el apoyo de la opinión pública y líderes nacionales que entiendan la importancia de la cadena de suministro marítima, corremos el riesgo de pasar por otras dificultades como la crisis actual del cambio de tripulaciones, que ha puesto de relieve la vulnerabilidad de la gente de mar. El hecho de que los países puedan firmar el MLC y, sin embargo, ante una crisis se nieguen a cumplirlo DEBE resolverse.

Otra lección que hemos aprendido es que cuando trabajamos juntos, conseguimos logros mayores.

Nuestras reuniones con la industria nos brindaron una posición única para hacer frente al coronavirus y a la crisis del cambio de tripulaciones que este generó. Si bien no hemos resuelto del todo la crisis, creo que hemos logrado mucho más de lo que podríamos haber conseguido por separado.

## ¿Es optimista respecto al futuro de la profesión marítima?

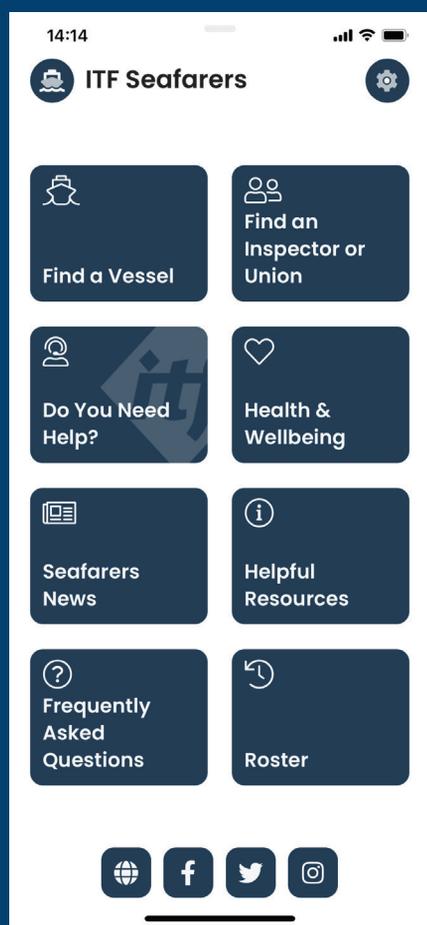
Creo que el futuro de la profesión marítima es excelente, pero está en nuestras manos.

Hay muchos desafíos, como la forma en que contratamos y retenemos a la gente de mar, lo cual es fundamental para sostener la industria, y la mejor manera de proteger el medioambiente de los contaminantes marítimos.

Como sindicatos, tenemos la obligación de cerciorarnos de que la profesión que hemos elegido sea gratificante y brinde un entorno laboral seguro. La industria tiene la obligación de colaborar con nosotros para encontrar el equilibrio entre nuestras expectativas y su capacidad de competir dentro del sector marítimo y con otros medios de transporte. ■

Su guía separable de ocho páginas

# SU GUÍA DE LA ITF PARA OBTENER AYUDA



[www.facebook.com/  
itfseafarerssupport](https://www.facebook.com/itfseafarerssupport)

## 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/es/look-up](http://www.itfseafarers.org/es/look-up) haciendo clic en "Find an Inspector or Union".

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

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

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



Disponible en



## Cómo ponerse en contacto con la ITF

SMS/WhatsApp/Viber +44 7523515097  
Email [seafsupport@itf.org.uk](mailto:seafsupport@itf.org.uk)

## Antes de ponerse en contacto con la ITF

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

### Sobre usted

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

### Sobre el buque

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

### Sobre el problema

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

# Contrataciones Agentes de contratación de tripulantes

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

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

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



- No empiece a trabajar en un buque sin un contrato escrito.
  - No firme nunca un contrato en blanco o un contrato que le obligue a condiciones no especificadas en el mismo o con las que no esté familiarizado.
  - Compruebe si el contrato que va a firmar hace referencia a un convenio de negociación colectiva (CBA). En caso afirmativo, asegúrese de que tiene buen conocimiento de las condiciones de dicho convenio y guarde una copia del mismo con su contrato.
  - Asegúrese de que la duración del contrato esté claramente indicada.
  - No firme un contrato que permita la introducción de alteraciones al período contractual a la sola discreción del propietario del buque. Todo cambio en la duración del contrato debería ser de mutuo acuerdo.
  - Asegúrese siempre de que el contrato establezca claramente el salario básico que debe recibir y que se definan también claramente las horas básicas de trabajo (por ejemplo, 40, 44 ó 48 horas semanales). La OIT establece que el horario básico de trabajo debería ser un máximo de 48 horas semanales (208 horas/mes).
  - Cerciórese de que el contrato establezca claramente la manera cómo se pagarán las horas extraordinarias y la tarifa correspondiente. Podría pagarse una tarifa plana por hora para todas las horas trabajadas por encima de las horas básicas o una cantidad mensual fija para un número garantizado de horas extraordinarias, en cuyo caso debería quedar claramente establecida la tarifa pagadera por las horas trabajadas por encima de las horas extraordinarias
  - garantizadas. La OIT estipula que todas las horas extraordinarias deberían pagarse, como mínimo, a 1,25 veces la tarifa normal por hora.
  - Compruebe que el contrato indique claramente el número de días pagados de permiso por mes que, de acuerdo con la OIT, no debería ser inferior a 30 días por año (2,5 días por mes civil).
  - Asegúrese de que el pago del salario básico, de las horas extraordinarias y del permiso se haya indicado de manera clara y por separado en el contrato.
  - Compruebe que su contrato establezca que usted tiene derecho a los costes de su repatriación. No firme nunca un contrato que contenga alguna cláusula en la que se declare que Ud. saldrá responsable por el pago de cualquier parte de los gastos de su incorporación al buque o de su repatriación.
  - No firme un contrato que diga que el propietario del buque puede retener cualquier parte de su salario durante el período del contrato, puesto que tiene derecho a que se le pague en su totalidad el salario ganado al final de cada mes civil.
  - Recuerde que los contratos individuales de empleo no siempre incluyen información sobre beneficios adicionales. Por consiguiente, debería tratar de obtener confirmación (a ser posible, en la forma de un acuerdo escrito o derecho contractual) sobre el tipo de indemnización que deberá pagársele en caso de:
    - Enfermedad o lesiones sufridas durante el período contractual;
    - Fallecimiento (cantidad pagadera al familiar más cercano);
    - Pérdida del buque;
    - Pérdida de sus enseres personales, como consecuencia de la pérdida del buque;
  - Terminación prematura del contrato.
  - No firme un contrato que contenga alguna cláusula que restrinja su derecho a afiliarse, ponerse en contacto, consultar o ser representado por un sindicato de su elección.
  - Asegúrese de que se le proporciona una copia del contrato por Ud. firmado, que deberá guardar.
  - Compruebe las condiciones para la terminación de su contrato, con inclusión del período de notificación que el propietario del buque deberá proporcionarle para terminar su contrato.
  - Recuerde... sean cuales fueren las condiciones, cualquier contrato/ acuerdo voluntariamente firmado por Ud. será considerado como legalmente válido en la mayoría de las jurisdicciones.
  - Asegúrese de guardar copias de su contrato, nóminas y otra correspondencia mantenida con el armador y el agente de contratación relativa a sus condiciones de trabajo, incluso después de haber terminado de trabajar en el buque. Esa documentación podrá servirle como prueba en caso de que surja algún problema y deba presentar una reclamación por salario o indemnización.
- Para averiguar si su buque está cubierto por un acuerdo aprobado por la ITF, visite [itfseafarers.org](https://www.itfseafarers.org) y haga clic en "Find a Vessel".
- Utilice la nueva aplicación de la ITF para gente de mar, diseñada para teléfonos móviles y tabletas, a fin de hacer una búsqueda de buques: <https://www.itfseafarers.org/es/look-up>

# Lista de inspectores de la ITF

3

NOMBRE	FUNCIÓN	PAÍS	PUERTO	TELÉFONO DE LA OFICINA	TELÉFONO MÓVIL	CORREO ELECTRÓNICO
Hassen Mellis	Inspector	Argelia	Argel	+213 21 65 31 87	+213 559 407 839	mellis_hassen@itf.org.uk
Roberto Jorge Alarcón	Coordinador	Argentina	Rosario	+54 (0) 11 4300 9700	+54 9 11 4414 5687	alarcon_roberto@itf.org.uk
Ian Bray	Coordinador	Australia	Fremantle	+61 2 92679134	+61 403 325 376	bray_ian@itf.org.uk
Matt Purcell	Coordinador adjunto	Australia	Melbourne	+61 3 9329 5477	+61 418 387 966	purcell_matt@itf.org.uk
Dan Crumlin	Inspector	Australia	Sídney	+61 2 92679134	+61 400 418 871	cumlin_dan@itf.org.uk
Sarah Maguire	Inspectora	Australia	Gladstone		+61 434525416	maguire_sarah@itf.org.uk
Christian Roos	Inspector	Bélgica	Zeebrugge/Gante	+32 2 549 11 03	+32 486 12 38 90	roos_christian@itf.org.uk
Marc Van-Noten	Inspector	Bélgica	Amberes	+32 3 224 3419	+32 475 77 57 00	van-noten_marc@itf.org.uk
Rino Huijsmans	Inspector	Bélgica	Amberes	+32 3 224 3414	+32 473 97 31 95	huijsmans_rino@itf.org.uk
Ali Zini	Inspector	Brasil	Paranaguá	+ 55 (61) 3322-3931	+55 41 99998 0008	zini_ali@itf.org.uk
Renialdo de Freitas	Inspector	Brasil	Santos	+ 55 (61) 3322-3931	+55 13 99761 0611	defreitas_renialdo@itf.org.uk
Vladimir Miladinov	Inspector	Bulgaria	Varna	+359 2 931 5124	+359 887 888 921	miladinov_vladimir@itf.org.uk
Peter Lahay	Coordinador	Canadá	Vancouver	+1 604 251 7174	+1 604 418 0345	lahay_peter@itf.org.uk
Karl Risser	Inspector	Canadá	Halifax	+1 902 455 9327	+1 902 237 4403	risser_karl@itf.org.uk
Nathan Smith	Inspector	Canadá	Vancouver	+1 604 251 7174	+1 604 791 5216	smith_nathan@itf.org.uk
Vincent Giannopoulos	Inspector	Canadá	Montreal	+1 514 931 7859	+1 514 970 4201	giannopoulos_vincent@itf.org.uk
Miguel Sánchez Enciso	Inspector	Colombia	Barranquilla	+57 310 657 3399	+57 310 657 3399	sanchez_miguel@itf.org.uk
Joachim Mel Djedje-Li	Inspector	Costa de Marfil	Abiyán	+225 21 35 72 17	+225 07 88 00 83	Djedje_Joachim@itf.org.uk
Romano Peric	Coordinador	Croacia	Dubrovnik/Ploce	+385 20 418 992	+385 99 266 2885	peric_romano@itf.org.uk
Luka Simic	Inspector	Croacia	Rijeka	+385(0)51 325 340	+385 97 793 9521	simic_luka@itf.org.uk
Milko Kronja	Inspector	Croacia	Sibenik	+385 22 200 320	+385 98 336 590	kronja_milko@itf.org.uk
Morten Bach	Inspector	Dinamarca	Copenhague	+45 88 92 03 55	+45 21 64 95 62	bach_morten@itf.org.uk
Peter Hansen	Inspector	Dinamarca	Copenhague	+45 36 36 55 85	+45 30 58 24 56	hansen_peter@itf.org.uk
Jaanus Kuiv	Inspector	Estonia	Tallin		+372 52 37 907	Kuiv_Jaanus@itf.org.uk
Kenneth Bengts	Coordinador	Finlandia	Helsinki	+358 9 615 20 258	+358 40 455 1229	bengts_kenneth@itf.org.uk
Jan Örn	Coordinador adjunto	Finlandia	Turku	+358 9 613 110	+358 40 523 33 86	orn_jan@itf.org.uk
Ilpo Minkinen	Inspector	Finlandia	Helsinki		+358 40 7286932	minkinen_ilpo@itf.org.uk
Pascal Pouille	Coordinador	Francia	Dunkerque	+33 3 28 21 32 89	+33 6 80 23 95 86	pouille_pascal@itf.org.uk
Corine Archambaud	Inspectora	Francia	El Havre		+33 6 85 52 27 67	archambaud_corine@itf.org.uk
Geoffroy Lamade	Inspector	Francia	Saint-Nazaire	+33 2 40 22 54 62	+33 660 30 12 70	lamade_geoffroy@itf.org.uk
Laure Tallonneau	Inspectora	Francia	Brest	+33 2 98 85 21 65	+33 6 85 65 52 98	tallonneau_laure@itf.org.uk
Yves Reynaud	Inspector	Francia	Marsella		+33 6 07 68 16 34	reynaud_yves@itf.org.uk
Merab Chijavadze	Inspector	Georgia	Batumi	+995 422 270177	+995 5 93 261303	chijavadze_merab@itf.org.uk
Sven Hemme	Coordinador	Alemania	Bremerhaven	+49 471 92189209	+49 151 27037384	hemme_sven@itf.org.uk
Susan Linderkamp	Coordinadora adjunta	Alemania	Bremen	+49 421 330 33 33	+49 1511 2 666 006	linderkamp_susan@itf.org.uk
Hamani Amadou	Inspector	Alemania	Rostock	+49 381 670 0046	+49 170 7603862	amadou_hamani@itf.org.uk
Karin Friedrich	Inspectora	Alemania	Hamburgo	+49 40 2800 6812	+49 170 85 08 695	friedrich_karin@itf.org.uk
Markus Winchmann	Inspector	Alemania	Hamburgo	+49 40 2800 6811	+49 151 18868438	winchmann_markus@itf.org.uk
Catherine Haizel	Inspectora	Ghana	Tema		+233 266 457 793	haizel_catherine@itf.org.uk
Liam Wilson	Inspector	Gran Bretaña	Escocia	+44 1224 210 118	+44 7539 171 323	wilson_liam@itf.org.uk
Tommy Molloy	Inspector	Gran Bretaña	Noroeste de Inglaterra	+44 151 639 8454	+44 776 418 2768	molloy_tommy@itf.org.uk
Stamatis Kourakos	Coordinador	Grecia	El Pireo	+30 210 411 6610/6604	+30 6 9 77 99 3709	kourakos_stamatis@itf.org.uk
Costas Halas	Inspector	Grecia	El Pireo	+30 210 411 6610/6604	+30 6944 297 565	halas_costas@itf.org.uk
Nikolaos Chalas	Inspector	Grecia	El Pireo		+30 69420 35 881	Chalas_Nikos@itf.org.uk
Jason Lam Wai Hong	Inspector	Hong Kong, China		+852 2541 8133	+852 9735 3579	lam_jason@itf.org.uk
Jónas Gardarsson	Inspector	Islandia	Reikiavik	+354 551 1915	+354 892 79 22	gardarsson_jonas@itf.org.uk
B. V. Ratnam	Inspector	India	Visakhapatnam	+91 8912 502 695 / 8912 552 592	+91 9 8481 980 25	ratnam_bv@itf.org.uk
Chinmoy Roy	Inspector	India	Calcuta	+91 33 2439 6184	+91 98300 43094	roy_chinmoy@itf.org.uk
K. Sreekumar	Inspector	India	Chennai	+91 44 2522 3539	+91 9381001311	kumar_sree@itf.org.uk
Louis Gomes	Inspector	India	Bombay	+91 22 2261 8368	+91 8080556373	gomes_louis@itf.org.uk
Mukesh Vasu	Inspector	India	Kandla	+91 2836 226 581	+91 94272 67843	vasu_mukesh@itf.org.uk
Thomas Sebastian	Inspector	India	Kochi	+91 484 2666409	+91 98950 48607	sebastian_thomas@itf.org.uk
Michael Whelan	Inspector	Irlanda	Dublín		+353 872501729	whelan_michael@itf.org.uk
Assaf Hadar	Inspector	Israel	Haifa	+972 48 51 22 31	+972 522 977 127	hadar_assaf@itf.org.uk
Francesco Di Fiore	Coordinador	Italia	Génova	+39 10 25 18 675	+39 33 1670 8367	difiore_francesco@itf.org.uk
Gianbattista Leoncini	Inspector	Italia	Taranto	+39 99 4707 555	+39 335 482 703	leoncini_gianbattista@itf.org.uk
Paolo Serrettiello	Inspector	Italia	Nápoles	+39 81 265021	+39 335 482 706	serrettiello_paolo@itf.org.uk
Paolo Siligato	Inspector	Italia	Trieste		+39 3484454343	siligato_paolo@itf.org.uk
Fusao Ohori	Coordinador	Japón	Tokio	+81 3 5410 8320	+81 90 6949 5469	ohori_fusao@itf.org.uk
Junya Ishino	Inspector	Japón	Nagoya	+81 52 655 5880	+81 90 5553 8193	ishino_junya@itf.org.uk
Shigeru Fujiki	Inspector	Japón	Chiba	+81 3 3735 0392	+81 90 9826 9411	fujiki_shigeru@itf.org.uk
Yoshihiro Toyomitsu	Inspector	Japón	Tokio	+81 3 5410 8320	+81 90 5306 2494	toyomitsu_yoshihiro@itf.org.uk
Betty Makena Mutugi	Inspector	Kenia	Mombasa	+254 41 2230027	+254 721 425828	mutugi_betty@itf.org.uk
H. K. Kim	Coordinador	Corea	Incheon	+82 32 881 9880	+82 10 5441 1232	kim_hk@itf.org.uk
Bae Jung Ho	Inspector	Corea	Pusan	+82 51 463 4828	+82 10 3832 4628	bae_jh@itf.org.uk
Moon Hyeokjin	Inspector	Corea	Pusan	+82 51 469 0294	+82 10 4444 8436	hyeokjin_moon@itf.org.uk
Norbert Petrovskis	Inspector	Letonia	Riga	+371 677 09242	+371 292 15136	petrovskis_norbert@itf.org.uk
Andrey Chemov	Inspector	Lituania	Klaipeda		+370 699 28198	chemov_andrey@itf.org.uk
Paul Falzon	Inspector	Malta	La Valeta	+356 79969670	+356 79969670	falzon_paul@itf.org.uk
Enrique Lozano Diaz	Inspector	México	Veracruz	+52 229 932 1367	+52 229 161 0700	lozano_enrique@itf.org.uk
José Ramírez	Inspector	México	Manzanillo		+52 314 172 8089	ramirez_jose@itf.org.uk
Tomislav Markolović	Contacto	Montenegro	Bar	+382 30 315 105	+382 69 032 257	markolovic_tomislav@itf.org.uk
Hamid Rachik	Inspector	Marruecos	Casablanca	+212(0) 5 22 21 96 26	+212(0) 6 48 13 09 57	rachik_hamid@itf.org.uk
Han Bo Tun	Contacto	Myanmar	Yangon	+ 95 1 203874	+959 250 143 678	tun_han@itf.org.uk
Aswin Noordermeer	Inspector	Países Bajos	Róterdam		+31 6 53 337522	noordermeer_aswin@itf.org.uk
Debbie Klein	Inspectora	Países Bajos	Róterdam		+31 6 53 182 734	klein_debbie@itf.org.uk
Gijs Mol	Inspector	Países Bajos	Róterdam		+31 622 89 08 77	mol_gijs@itf.org.uk
Koen Keehnen	Inspector	Países Bajos	Róterdam		+31 624 336109	keehnen_koen@itf.org.uk
Grahame McLaren	Inspector	Nueva Zelanda	Wellington	+64 4 801 7613	+64 21 592 1782	mclaren_grahame@itf.org.uk
Angelica Gjestrum	Coordinadora	Noruega	Oslo	+47 22 82 58 24	+47 9 77 29 357	gjestrum_angelica@itf.org.uk
Truls M. Vik Steder	Inspector	Noruega	Porsgrunn	+47 35 54 82 40	+47 90 98 04 87	steder_truls@itf.org.uk
Yngve Lorentsen	Inspector	Noruega	Tromsø	+47 77 69 93 46	+47 414 01 222	lorentsen_yngve@itf.org.uk

# Ayudando a la gente de mar del mundo



## OFICINA CENTRAL DE LA ITF

LONDRES (REINO UNIDO)  
Tel.: +44 (0) 20 7403 2733  
Email: mail@itf.org.uk

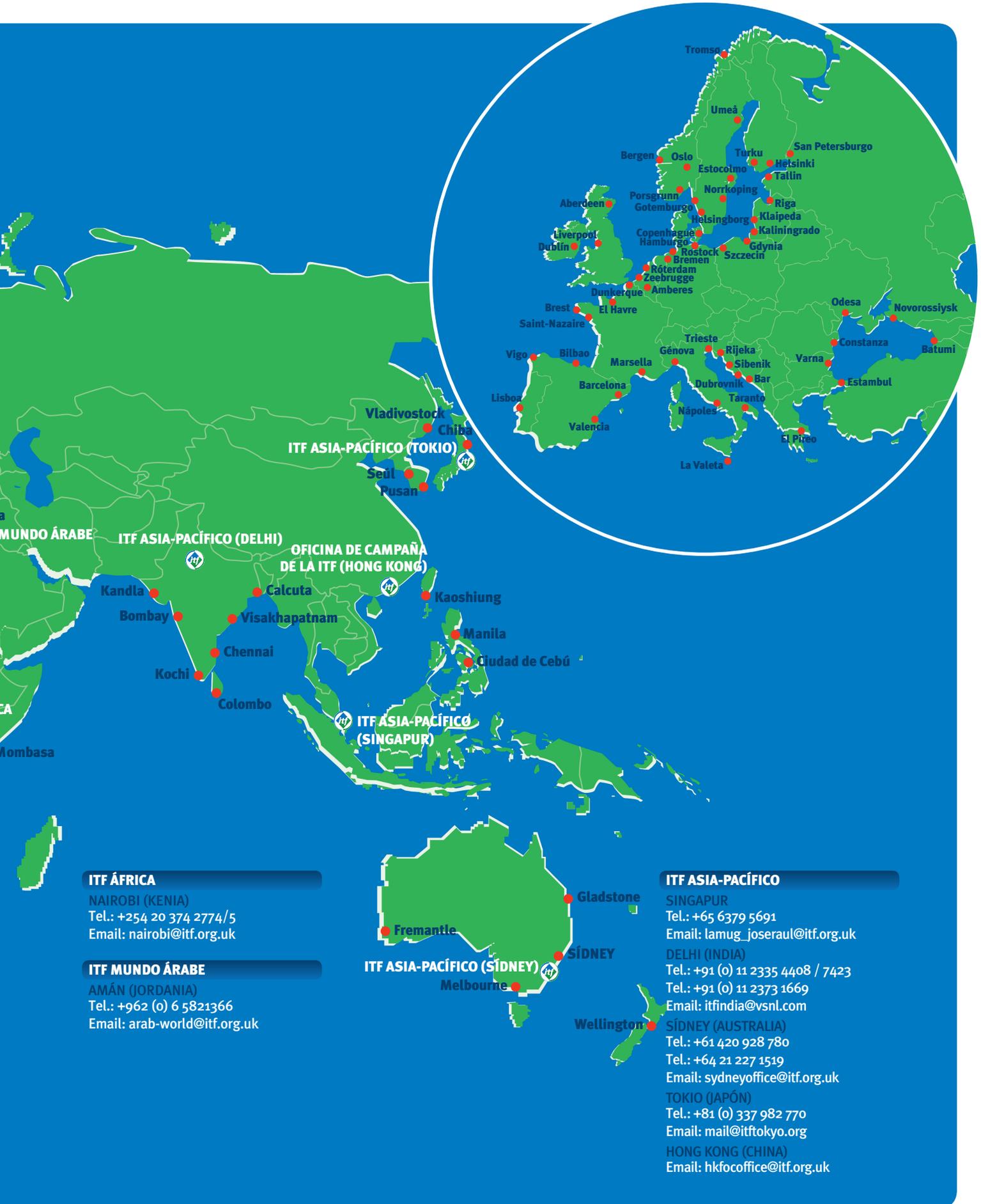
## ETF EUROPA

BRUSELAS (BÉLGICA)  
Tel.: +32 (0) 2 285 46 60  
Email: etf@etf-europe.org

## ITF AMERICAS

RÍO DE JANEIRO (BRASIL)  
Tel.: +55 (21) 2223.0410  
Email: 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](http://www.itfseafarers.org/find_inspector.cfm)



**ITF ÁFRICA**

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

**ITF MUNDO ÁRABE**

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

**ITF ASIA-PACÍFICO (SÍDNEY)**

Fremantle  
 Melbourne

**ITF ASIA-PACÍFICO**

SINGAPUR  
 Tel.: +65 6379 5691  
 Email: lamug\_joseraul@itf.org.uk  
 DELHI (INDIA)  
 Tel.: +91 (0) 11 2335 4408 / 7423  
 Tel.: +91 (0) 11 2373 1669  
 Email: itfindia@vsnl.com  
 SÍDNEY (AUSTRALIA)  
 Tel.: +61 420 928 780  
 Tel.: +64 21 227 1519  
 Email: sydneyoffice@itf.org.uk  
 TOKIO (JAPÓN)  
 Tel.: +81 (0) 337 982 770  
 Email: mail@itftokyo.org  
 HONG KONG (CHINA)  
 Email: hkfocoffice@itf.org.uk

# 6 Lista de inspectores de la ITF continuación

NOMBRE	FUNCIÓN	PAÍS	PUERTO	TELÉFONO DE LA OFICINA	TELÉFONO MÓVIL	CORREO ELECTRÓNICO
Luis Carlos Fruto	Inspector	Panamá	Cristóbal/Balboa	+507 315 1904	+507 6617 8525	fruto_luis@itf.org.uk
Arvin Ivan Peralta	Inspector	Filipinas	Manila		+63 919 096 7187	peralta_arvin@itf.org.uk
Joselito Pedaría	Inspector	Filipinas	Ciudad de Cebú	+63 32 256 16 72	+63 920 9700 168	pedaría_joselito@itf.org.uk
Adam Mazurkiewicz	Coordinador	Polonia	Szczecin	+48 91 4239707	+48 501 539329	mazurkiewicz_adam@itf.org.uk
Grzegorz Daleki	Inspector	Polonia	Gdynia/Gdansk	+48 58 6616096	+48 514 430 374	daleki_grzegorz@itf.org.uk
João de Deus Gomes Pires	Inspector	Portugal	Lisboa	+351 21 391 8181	+351 91 936 4885	pires_joao@itf.org.uk
José A. Claudio Báez	Inspector	Puerto Rico	San Juan	+1 212 425 1200	+1 787 318 0229	baez_jose@itf.org.uk
Adrian Mihalciou	Inspector	Rumanía	Constanza	+40 241 618 587	+40 722 248 828	mihalciou_adrian@itf.org.uk
Sergey Fishov	Coordinador	Rusia	San Petersburgo	+7 812 718 6380	+7 911 096 9383	fishov_sergey@itf.org.uk
Kirill Pavlov	Inspector	Rusia	San Petersburgo	+7 812 718 6380	+7 911 929 04 26	pavlov_kirill@itf.org.uk
Olga Ananina	Inspectora	Rusia	Novorossiysk	+7 8617 612556	+7 9887 621232	ananina_olga@itf.org.uk
Petr Osichansky	Inspector	Rusia	Vladivostok	+7 4232 401240	+7 914 790 6485	osichansky_petr@itf.org.uk
Rodion Sukhorukov	Inspector	Rusia	San Petersburgo	+7 812 718 6380	+7 921 952 2562	sukhorukov_rodion@itf.org.uk
Vadim Mamontov	Inspector	Rusia	Kaliningrado	+7 4012 656 840/475	+7 9062 38 68 58	mamontov_vadim@itf.org.uk
Daniel Tan	Contacto	Singapur	Singapur	+65 63795666	+65 9616 5983	daniel_tan@seacare.com.sg
Gwee Guo Duan	Contacto	Singapur	Singapur	+65 6390 1611	+65 9823 4979	duan_gwee@itf.org.uk
Luz Baz	Coordinadora	España	Vigo		+34 660 682 164	baz_luz@itf.org.uk
Esteban Pereda	Inspector	España	Bilbao	+34 94 4037700	+34 688 75 53 35	pereda_esteban@itf.org.uk
Gonzalo Galán	Inspector	España	Las Palmas		+34 638 809 166	galan_gonzalo@itf.org.uk
Juan García	Inspector	España	Valencia	+34 96 367 06 45	+34 628 565 184	garcia_juan@itf.org.uk
Marc Martí Gil	Inspector	España	Barcelona		+34 699 550 578	marti_marc@itf.org.uk
Ranjan Perera	Inspector	Sri Lanka	Colombo	+94 112 583040	+94 77 314 7005	perera_ranjan@itf.org.uk
Annica Barning	Coordinadora	Suecia	Malmö		+46 70 57 49 714	barning_annica@itf.org.uk
Fredrik Bradd	Coordinador adjunto	Suecia	Umeå	+46 10 4803103	+46 761006445	bradd_fredrik@itf.org.uk
Göran Larsson	Inspector	Suecia	Gotemburgo	+46 10 480 3114	+46 70 626 7788	larsson_goran@itf.org.uk
Haakan Andre	Inspector	Suecia	Norrköping	+46 8 791 41 02	+46 70 574 2223	andre_hakan@itf.org.uk
Tse-Ting Tu	Inspector	Taiwán, China	Kaoshiung	+886 7 5212380	+886 988513979	tu_tse-ting@itf.org.uk
Muzaffer Civelek	Inspector	Turquía	Estambul		+90 535 663 3124	civelek_muzaffer@itf.org.uk
Nataliya Yefrimenko	Inspectora	Ucrania	Odesa	+380 482 429 901	+380 50 336 6792	yefrimenko_nataliya@itf.org.uk
Dwayne Boudreaux	Coordinador	EE. UU.	Costa del Golfo	+1 504 581 3196	+1 504 442 1556	boudreaux_dwayne@itf.org.uk
Enrico Esopa	Coordinador	EE. UU.	Costa Este	+1 201 434 6000 (ext 240)	+1 201 417 2805	esopa_enrico@itf.org.uk
Jeff Engels	Coordinador	EE. UU.	Costa Oeste		+1 206 331 2134	engels_jeff@itf.org.uk
Barbara Shipley	Inspectora	EE. UU.	Baltimore/Norfolk	+1 757 622 1892	+1 202 412 8422	shipley_barbara@itf.org.uk
Corey Connor	Inspector	EE. UU.	Charleston		+1 843 469 5611	connor_corey@itf.org.uk
Eric White	Inspector	EE. UU.	Florida		+1 813-576 9805	white_eric@itf.org.uk
Martin D. Larson	Inspector	EE. UU.	Portland		+1 503 347 7775	larson_martin@itf.org.uk
Sam Levens	Inspector	EE. UU.	San Francisco		+1 415 490 8956	levens_sam@itf.org.uk
Shwe Tun Aung	Inspector	EE. UU.	Houston	+1 713 659 5152	+1 713 447 0438	aung_shwe@itf.org.uk
Stefan Mueller-Dombois	Inspector	EE. UU.	L. A., Sur de California	+1 562 493 8714	+1 562 673 9786	mueller_stefan@itf.org.uk
Michael Baker	Contacto	EE. UU.	Cleveland	+1 216 781 7816	+1 440 667 5031	baker_michael@itf.org.uk

## Defender sus derechos

### Lean esto antes

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

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

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

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

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

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

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

## Accidentes marítimos

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

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

Puede obtener más información en: [www.itfseafarers.org/your\\_legal\\_rights.cfm](http://www.itfseafarers.org/your_legal_rights.cfm)

# ¡Es una estafa!

Las estafas de contratación dirigidas a la gente de mar han ido en aumento y son cada vez más astutas. Si ve un anuncio en las redes sociales con un puesto de trabajo magnífico o recibe una oferta de trabajo fantástica en forma repentina, desconfíe. Probablemente se trate de una estafa y debería descartarla inmediatamente

Si recibe por correo electrónico o a través de una de sus cuentas de redes sociales una oferta de trabajo muy buena con un salario fantástico, elimínela y advierta a sus amigos. Es una estafa. Las compañías navieras y de cruceros conocidas no envían ofertas de trabajo no solicitadas.

Si ve un anuncio de una oferta de trabajo muy buena en Facebook, WhatsApp u otras redes sociales, ignórela. Es una estafa. Las compañías legítimas no ponen anuncios de puestos vacantes en las redes sociales.

Las estafas de contratación son un gran negocio. Esto es lo que ocurre por lo general: Los estafadores crean un sitio web, utilizando el nombre y el logotipo de una compañía genuina, y difunden el mensaje mediante redes sociales, correos directos, anuncios y avisos gratuitos. Y entonces esperan para atraerlo.

Una vez que usted presenta su solicitud para el puesto o acepta la falsa oferta de trabajo le pedirán que realice el pago de una cuota única (con el pretexto de que servirá para cubrir el costo del transporte para incorporarse al buque, el costo del visado o un costo administrativo). Eso es ilegal. Según lo establecido en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, usted no debería realizar ningún pago para obtener un empleo y el costo de los visados debería correr por cuenta del armador. No pague nada.

También le pedirán información personal: fecha de nacimiento, dirección particular, una copia escaneada de su pasaporte y sus datos bancarios. Nunca dé esa información. Pueden usarla para usurpar su identidad y vaciar su cuenta bancaria.

## ¿Qué más puede hacer?

- Si está buscando trabajo, visite los sitios web de compañías de cruceros de renombre y de grandes compañías navieras. Busque advertencias sobre estafas en el sitio y póngase en contacto con la sede oficial en caso de duda. Los sitios web oficiales de los operadores de cruceros normalmente cuentan con una sección especializada de ofertas de trabajo en tierra y a bordo, a la que usted puede enviar su currículum, y muchos operadores organizan eventos gratuitos de contratación.
- Desconfíe de las ofertas de trabajo en los sitios web que dicen ser de compañías navieras o de contratación, y de puestos de trabajo falsos en sitios web reales, en particular aquellos que tienen avisos y anuncios laborales gratuitos.
- Examine detenidamente los anuncios de trabajo que figuren en las redes sociales para determinar si se trata de una estafa (véase la página 28).

## Y próximamente...

En respuesta al creciente problema, la ITF cuenta ahora con el sitio web especializado ITF ShipBeSure ([www.itfshipbesure.org](http://www.itfshipbesure.org)) para brindar asesoramiento a la gente de mar sobre estafas y agentes fraudulentos.

**Si tiene dudas, puede enviar un correo electrónico a la ITF a [jobscam@itf.org.uk](mailto:jobscam@itf.org.uk) para solicitar asesoramiento.**

## Algunos indicios comunes de las estafas

- **Cualquier solicitud de datos bancarios**
- **Cualquier solicitud de escaneo de sus documentos personales, tales como pasaporte o cualificaciones**
- **Un número de teléfono celular, especialmente si es el principal contacto de una supuesta oficina**
- **Un prefijo internacional que parezca sospechoso. Por ejemplo, +234 corresponde a Nigeria**
- **Direcciones de correo electrónico que no incluyen el nombre de la compañía**
- **Direcciones de correo electrónico de compañías con proveedores gratuitos, tales como gmail, globomail, yahoo**
- **Direcciones de correo electrónico en las que el dominio del país es distinto del país en el que supuestamente está situada la oficina**
- **Mensajes con errores ortográficos y gramaticales**

# Advertencia a la gente de mar: el abandono está en aumento

**Los casos de abandono han alcanzado niveles récord porque la gente de mar ha denunciado más instancias de impago de dos o más meses de salario y ha habido un mayor número de compañías que se han declarado en quiebra debido a la pandemia. La ITF y sus sindicatos solo pueden ayudar a la gente de mar abandonada que solicite su asistencia, señala el coordinador del cuerpo de inspectores, Steve Trowsdale**

Cuando la situación financiera se complicó en 2020, un creciente número de armadores decidieron reducir las pérdidas e ignorar sus obligaciones para con la gente de mar en virtud del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC), a menudo dando quiebra con la tripulación aún a bordo y con miles de dólares en salarios impagos. Algunos marinos se vieron atrapados a bordo durante dos años o más, en condiciones terribles.

Los Estados de pabellón que han ratificado el MLC tienen responsabilidades para con la gente de mar. Tienen un papel muy importante a la hora de garantizar que la tripulación abandonada cuente con provisiones, prestaciones no remuneradas y medios para regresar a casa. Y cuando la gente de mar no ha recibido su salario, la ITF a menudo solicita a la autoridad del pabellón que aliente u ordene al armador a pagar las deudas pendientes. Sin embargo, en muchos de los casos en que hemos intervenido, las autoridades del pabellón adoptaron medidas ineficaces o insuficientes o se negaron a tomar cartas en el asunto.

Recomendamos encarecidamente a la gente de mar que verifique toda la información disponible sobre un buque antes de firmar nada. Existen muchos sitios web que muestran datos acerca de la posición y el destino de los buques, y en las bases de datos conjuntas de la OMI y la OIT figuran todos los buques abandonados.

Una vez que usted está a bordo, el impago de salarios durante semanas, y después meses, es una señal típica de que un empleador podría estar a punto de abandonar el buque y a la tripulación. Prometen una y otra vez pagar los salarios pendientes y repatriarle a usted si su contrato ha finalizado, pero de repente dejan de responder a sus mensajes. El MLC exige que se pague a la gente de mar al menos una vez al mes. Si usted pasa más de un mes sin cobrar la totalidad de su salario, eso constituye una violación del MLC.

Los marinos nos explican lo difícil que es hablar con su empleador sobre cuestiones salariales debido a las consecuencias que podría tener plantear inquietudes. Podrían verse amenazados

simplemente por ponerse en contacto con la ITF. Un armador o agente de contratación podría incluirlos en una lista negra, lo cual supondría que no volverían a ser contratados. Y habida cuenta de que, en virtud del MLC, los empleadores tienen la obligación de pagar el costo del desplazamiento de la gente de mar desde y hacia los buques, un armador enfadado tiene el poder de diferir o negar la repatriación.

Resulta fácil ver por qué muchos marinos eligen no agitar las aguas hasta estar completamente desesperados. Pero la ITF precisa que ustedes den el primer paso y soliciten asistencia antes de poder brindarles ayuda y apoyo. Si teme que vayan a abandonarle, debe presentar su queja y ponerse en contacto con el asegurador lo antes posible para evitar sufrir un perjuicio económico. ■



**Si necesita ayuda o asesoramiento, envíe un correo electrónico a [seafsupport@itf.org.uk](mailto:seafsupport@itf.org.uk)  
la página de ITF Seafarers Support en Facebook  
Base de datos OMI/OIT <https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home>**

## Mensajes desgarradores de tripulaciones abandonadas



La mayoría de los casos de abandono suceden en el Mundo Árabe. Mohamed Arrachedi, coordinador de la red de la ITF en la región, destaca dos ejemplos

**“Somos gente de mar abandonada. No hemos cobrado nuestro salario. No hemos comido desde ayer por la tarde”.**

Recibimos este mensaje de texto de un tripulante del buque de carga **Reggae**, que fue abandonado por primera vez en Túnez, en 2019, antes de proseguir rumbo a Turquía. La tripulación había escrito al armador en marzo de 2020 para solicitar la repatriación, mencionando problemas de salud mental y cinco meses de salarios impagos. Se les ignoró. Para entonces no tenían alimentos ni agua y necesitaban ayuda desesperadamente.

La ITF pidió reiteradamente al Estado de pabellón, Comoras, que interviniera, pero no obtuvo respuesta alguna. Durante meses, el buque navegó de Túnez a Grecia y Turquía, y de nuevo a Grecia.

Los marinos turcos no aguantaban más. Desembarcaron en su puerto base el 1 de abril, con parte de sus salarios aún pendientes. Pero los cinco tripulantes indios permanecieron a bordo hasta el 28 de julio, cuando tomaron un vuelo de regreso a casa con la totalidad de sus salarios, que ascendían a 52 850 USD.

**“El buque ya no tiene combustible para la iluminación. Me preocupa mucho que suceda algo malo, estoy seguro de que la tripulación podría infligirse daño a sí misma”.**

Ese marino fue abandonado en el **Nader**, de bandera tanzaniana, en el puerto de Suakin (Sudán), en noviembre de 2019. Las condiciones a bordo del buque de carga de 43 años eran terribles. Durante nueve meses, los seis tripulantes egipcios enfrentaron a diario problemas de escasez de alimentos, agua dulce y combustible a fin de mantener encendidas las luces del buque. Con ayuda de las autoridades portuarias, la ITF —en particular nuestro contacto Abdelhafiz —ayudó a los marinos con combustible y provisiones. La ITF ayudó a la tripulación a regresar a casa en julio de 2020, con 60 308 USD en salarios recuperados. ■

## La tripulación del Viet Tin 01 regresa a casa, pero aún no ha cobrado sus salarios

El Viet Tin 01 fue abandonado frente a la costa de Malasia por su propietario vietnamita dejando a doce tripulantes sin alimento, agua y combustible.

El coordinador de la red de la ITF Asia-Pacífico e inspector radicado en Hong Kong, Jason Lam, alaba los esfuerzos sindicales para ayudarlos

Cuando la ITF tuvo conocimiento del caso en junio de 2020, nuestro afiliado el Sindicato Nacional de Marineros de Malasia Peninsular (NUSPM) comenzó a proporcionar alimentos y agua potable, de manera paralela con la asistencia brindada por la Embajada de Viet Nam en Kuala Lumpur.

“Al quedarse sin combustible, la tripulación se quedó también sin refrigeración para protegerse del insoportable calor durante el día, y sin luces de navegación, imprescindibles por las noches”, señaló el secretario ejecutivo del NUSPM, Ikmal Azam Thanaraj Abdullah.

“La tripulación se encontraba en un estado deplorable: sedientos, hambrientos y corriendo un gran riesgo de resultar heridos o ahogados si otro buque chocaba con ellos mientras dormían, ya que carecían de iluminación a bordo. Era un desastre anunciado”.

El NUSPM colaboró con el Departamento Marítimo de Malasia y el agente correspondiente para obtener el permiso para llevar a la tripulación a tierra. Todos dieron negativo a la prueba de COVID-19. La ITF instaló a los marinos en un hotel y corrió con sus gastos de alimentación y alojamiento mientras intentaba obtener el pago de salarios y la repatriación.

Al cabo de dos meses angustiantes, la tripulación vietnamita finalmente llegó a casa en septiembre. Esperan cobrar sus salarios pendientes con los ingresos obtenidos de la venta del buque. ■

## Un buque, dos tripulaciones abandonadas

La ITF tuvo que ayudar a repatriar a dos tripulaciones del mismo buque abandonado en un lapso de dos semanas, informa Luz Baz. Ella se encargó del caso cuando el inspector de la ITF en Chile, Juan Villalón Jones, murió repentinamente en noviembre de 2020, tras haber ayudado a la primera tripulación a regresar a casa



En junio de 2019, el Manantial, de bandera ecuatoriana, zarpó de Guayaquil (Ecuador) transportando una grúa de gran tamaño a Valdivia, en el sur de Chile. Tras realizar algunos ajustes a la grúa en Callao (Perú), la travesía continuó, pero la grúa cayó por la borda. Se ordenó la inmovilización del buque, que atracó en la bahía de Concepción (Chile) en septiembre, donde ha permanecido desde entonces.

En febrero de 2020, la tripulación llamó a Villalón Jones. Habían sido abandonados, pero aún no estaban preparados para emprender acciones judiciales contra el buque. El inspector descubrió que el Manantial ya había sido embargado por tres tribunales chilenos. En julio, la tripulación se puso nuevamente en contacto con él. Las condiciones a bordo eran deficientes, los únicos alimentos que tenían se los proporcionaban personas ecuatorianas que vivían en Chile, y no habían cobrado

sus salarios. Algunos habían prolongado sus contratos y llevaban más de un año a bordo. La tripulación demoró un mes más en presentar una solicitud oficial de asistencia a la ITF.

Las conversaciones de Villalón Jones con el armador, Marboni Shipping Cia, no llevaron a ninguna parte. El inspector pidió ayuda al fondo de emergencia de COVID-19 del Fondo de Marineros de la ITF y recibió el dinero para repatriar a los 11 marinos ecuatorianos el 28 de septiembre.

Tan solo unas semanas después, la tripulación sustituta se puso en contacto con Villalón Jones planteando los mismos problemas, y pidió ayuda a la ITF.

Me puse en contacto con los tripulantes, el armador, la agencia local de Agental y las autoridades portuarias y del Estado de pabellón. Agental acordó enviar provisiones y agua a bordo de forma urgente, pero Marboni alegó que, dado que se había dado la orden de inmovilizar el buque, no tenía dinero para pagar los salarios.

El Fondo de Marineros de la ITF corrió con todos los gastos de repatriación, pruebas y cuarentena, y los cinco marinos regresaron a casa el 26 de noviembre, aún pendientes de que Marboni salde su deuda de 22 000 USD. ■

## En Italia los inspectores obligan a Palmali a pagar a las tripulaciones de cinco buques abandonados

Tras generar deudas por valor de más de 900 000 USD y haberse declarado en quiebra, el armador turco azerbaiyano Palmali abandonó muchos de sus buques y a sus tripulaciones en el mar Mediterráneo en 2020. Livia Martini, coordinadora adjunta de la ITF en Italia, narra el esfuerzo de los inspectores y sindicatos italianos para obtener justicia para los marinos oriundos de Azerbaiyán, Rusia, Ucrania y Turquía a bordo de cinco buques de bandera maltesa que se encontraban en tres puertos



En Oristano, el General Shikhlinisky y el Khosrov Bey habían estado varados desde marzo de 2020, y toda la tripulación llevaba casi un año sin cobrar sus salarios. En junio, la ITF ayudó a las tripulaciones a inmovilizar los buques y descubrió que los seguros de P&I eran falsos. La tripulación del General Shikhlinisky presentó toda la documentación para respaldar su reivindicación por el pago de 154 075,85 USD en salarios pendientes y finalmente una nueva aseguradora de P&I se hizo cargo de la situación. En octubre se repatrió a los marinos, que recibieron el pago de cuatro meses de salario. La mayoría de los integrantes de la tripulación del Khosrov Bey ya se encuentra de regreso en casa, pero aún está a la espera de que se expida la sentencia judicial dado que no se hizo cargo ninguna otra aseguradora de P&I.

Algunos de los 13 tripulantes azerbaiyanos del Zeynalbdin Tagiyev llevaban 16 meses a bordo en Venecia. La ITF convenció a la autoridad portuaria y al servicio de guardacostas entre otros de que proporcionar alimentos y asistencia, y la tripulación le concedió poderes para solicitar una orden de inmovilización del buque en su nombre. Un banco acordó pagar los salarios hasta octubre de 2020 y correr con los gastos de repatriación. Los cuatro marinos regresaron a casa a comienzos de diciembre.

En Ravena, las tripulaciones del Gobustan y el Sultan Bey se encontraban varadas. Nuestro contacto local, junto con el servicio de guardacostas y el comité local para el bienestar de la gente de mar, ayudaron a ambas tripulaciones y ejercieron presión sobre los receptores de la carga del Gobustan, con lo que lograron el pago de cuatro meses de salario (que ascendían a 116 000 USD). La tripulación del Sultan Bey tardó más en presentar una acción judicial, ya que se sentían muy atemorizados por el armador. Ambas tripulaciones fueron repatriadas a finales de octubre de 2020. Los costos del Gobustan corrieron por cuenta de su seguro de P&I, pero dado que el seguro de P&I del Sultan Bey resultó ser falso, la ITF efectuó el pago y reclamará el dinero a la administración del pabellón de Malta. Ambos buques se han visto inmovilizados por orden del tribunal de Ravena y las tripulaciones están a la espera de que se efectúen los pagos finales con el dinero obtenido de la subasta.

**\*\*\*A febrero de 2021 aún se les adeudan más de 3,2 millones de USD a extripulantes de un total de 12 buques de Palmali en Italia y Turquía, donde seis buques fueron abandonados en mayo de 2020 sin apenas alimentos, agua o combustible para los marinos atrapados a bordo.\*\*\*** ■

**Si cree que está en peligro de abandono, lleva dos o más meses sin cobrar su salario, sin recibir alimentos ni otros artículos de primera necesidad y desea ser repatriado, actúe rápidamente. Presente una queja y póngase directamente en contacto con el asegurador, o solicite a la ITF que lo haga en su nombre. De lo contrario, podría verse perjudicado financieramente.**

# Los inspectores de la ITF están disponibles las 24 horas, los 7 días de la semana

Los inspectores de la ITF han continuado estando de servicio las 24 horas, los 7 días de la semana, y han proporcionado apoyo continuo a la gente de mar que los necesitaba. El Boletín de los Marineros presenta a los nuevos inspectores, realiza un perfil del equipo japonés y proporciona información actualizada sobre las redes regionales de contactos sindicales de la ITF

## Les presentamos a los nuevos

### Ian Bray

(Fremantle, Australia)

Ian se desempeñó como marinero entre 1984 y 2003, cuando resultó electo al Sindicato Marítimo de Australia como secretario adjunto de la sección de Australia occidental. En 2010 se convirtió en el secretario nacional adjunto del sindicato y en enero de 2021 fue nombrado coordinador de la ITF en Australia. Quiere marcar una diferencia haciendo respetar los derechos de la gente de mar y utilizando su experiencia en la realización de campañas.



### Dan Crumlin

(Sídney, Australia)

Dan ha sido marino y portuario y se ha desempeñado como representante de sección del Sindicato Marítimo de Australia. Cree que sin la ITF no habría dignidad ni decencia en la contratación de la gente de mar. Se hizo inspector para proteger y mejorar las condiciones laborales y de vida de la gente de mar y defender sus derechos.



### Assaf Hadar

(Haifa, Israel)

Assaf es un capitán de 49 años. Tras obtener una licenciatura en economía, trabajó en alta mar durante 12 años en la flota mercante israelí. Miembro del Sindicato Israelí de Oficiales Marineros, siempre ha luchado por los derechos y el bienestar de su tripulación y como inspector de la ITF continuará brindando ayuda y apoyo a la gente de mar.



### Arvin Ivan Peralta

(Manila, Filipinas)

Arvin se graduó de la Academia Marítima de Asia y el Pacífico y ha trabajado como supervisor de construcción naval, ingeniero naval, oficial de capacitación a bordo, instructor y asesor náutico. Agradece la oportunidad de servir a la gente de mar que contribuyó a su educación.



## El equipo japonés en primer plano

Rodeado por el mar, el volumen de comercio de Japón está respaldado en un 99,6 % por el transporte marítimo. El país importa petróleo crudo del Golfo Pérsico, mineral de hierro de América del Sur y Australia y granos de América del Sur y América del Norte. Japón exporta automóviles, componentes electrónicos y acero a escala mundial.

A diario llegan a los puertos de Japón con destino a otros países muchos buques portacontenedores y graneleros en los que se emplea a mucha gente de mar asiática. En los buques crucero que visitan esos puertos trabajan marinos de todo el mundo. Además, las buenas zonas de pesca de Japón atraen a numerosos botes pesqueros. Algunos de esos marinos ganan por debajo de lo estipulado en la norma internacional o trabajan más allá de la fecha establecida en su contrato, incluso antes de que estallara la pandemia del COVID-19.

Cuatro inspectores de la ITF, procedentes de sindicatos de gente de mar y portuarios, prestan apoyo a los marinos en Japón. Sus sindicatos han establecido sistemas de notificación con los inspectores encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto.



**Fusao Ohori (Tokio)** se hizo inspector en 2002 y ha sido coordinador desde 2011. Ha trabajado como oficial marítimo y como maquinista, y conoce las circunstancias de la gente de mar. Ha completado su formación pesquera y de buques crucero en la ITF y también se encarga de casos de abandono de gente de mar.



**Junya Ishino (Nagoya)** nació en una familia de marinos y ha trabajado en el Sindicato de Gente de Mar de todo Japón (JSU) desde 2012. Esa labor sindical lo inspiró a convertirse en inspector. Entiende lo que buscan las tripulaciones jóvenes a bordo y mantiene un canal de comunicación abierto con ellas.



**Shigeru Fujiki (Chiba)** fue portuario durante unos 12 años. Obtuvo un cargo de responsabilidad en Zenkoku-Kowan (Federación Nacional de Sindicatos de Portuarios de Japón) y fue nombrado inspector de la ITF. Siente un gran respeto hacia la gente de mar porque Japón ha dependido de las exportaciones e importaciones por vía marítima. Además, protege a los portuarios en los puertos de conveniencia.



**Yoshihiro Toyomitsu (Tokio)** se hizo inspector de la ITF en 2018, tras trabajar durante 15 años en la dependencia de asuntos internacionales del JSU. El puerto que se le ha asignado es una de las zonas más concurridas del mundo, por la que pasan marinos de muchas nacionalidades y culturas. Hará todo lo posible para proteger los derechos de la gente de mar y lograr empleos decentes.

### Esteban Pereda

(Bilbao, España)

Esteban fue inspector de la ITF a tiempo parcial en Bilbao de 1994 a 2001. Posteriormente, trabajó en el sindicato vasco ELA en Bilbao y la zona de Bizkaia, cubriendo las operaciones portuarias y haciendo las veces de enlace con los agentes navieros, los transportistas, los portuarios y la autoridad portuaria. Actualmente, Esteban es inspector a tiempo completo y desea poder ayudar a la gente mar a resolver sus problemas.



### Luka Simic

(Rijeka, Croacia)

Tras graduarse de la Escuela Secundaria Marítima de Bakar, Luka pasó cinco años en la Facultad de Estudios Marítimos de la Universidad de Rijeka y posteriormente tres años como oficial de puente en buques para el transporte de gas natural licuado. Desde 2015 es el presidente de la sección de jóvenes del Sindicato de Marinos de Croacia. Como inspector, cree que su experiencia y conocimientos le ayudarán a contribuir a mejorar los derechos de la gente de mar.



### Rodion Sukhorukov

(San Petersburgo, Rusia)

Rodion, de 36 años, siguió los pasos de su padre y su abuelo y se forjó una carrera en el mar. Se graduó de la Academia Marítima Almirante Makarov, recibió



formación práctica en un astillero y en compañías navieras y trabajó durante más de 10 años en compañías de transporte internacionales. Saber de los problemas de la gente de mar lo llevó a querer ser inspector de la ITF, encargado de los buques crucero marítimos y el sector de cruceros fluviales.

### Eric White

(Florida, EE. UU.) Eric se incorporó a la ITF a fin de poder utilizar su experiencia marítima por el bien de la gente de mar en todas partes del mundo, para asegurarse de que todas las tripulaciones reciben un trato justo y equitativo. Pasó ocho años en el mar y, en su último buque, el Green Bay, se desempeñó como jefe de máquinas.



### Han Bo Tun

(Yangón, Myanmar)

Bo es miembro fundador del IFOMS, el primer sindicato de gente de mar de Myanmar, del que sigue siendo miembro del consejo ejecutivo. Lleva alrededor de 10 años ayudando a la gente de mar, y se siente honrado de ser una persona de contacto de la ITF, capaz de representar a gente de mar explotada que carece de voz. Hará todo lo posible para obtener la mejor solución para la gente de mar en dificultades y mejorar sus vidas.

# Las redes de la ITF han sido centrales en la respuesta al COVID-19

La red de contactos de la ITF funciona para ayudar a la gente de mar en los países y puertos donde no hay inspectores de la ITF y trabaja para asegurarse de que los armadores cumplen con su obligación de proporcionar un salario digno y unas condiciones laborales y de vida a bordo decentes. Los sindicatos afiliados a la ITF son quienes designan a los contactos

## Red de América Latina y el Caribe

La red opera donde la ITF no cuenta con inspectores, en países como El Salvador, Nicaragua, Guatemala, Guyana, Costa Rica, Trinidad y Tabago, Perú, Uruguay y Venezuela. Está fortaleciéndose en la región brindando

apoyo a la gente de mar que precisa asistencia y llevando a cabo acciones de solidaridad con los portuarios. La red ha participado activamente en campañas de la ITF.

En noviembre de 2020, la familia de la ITF quedó desolada ante la noticia de la muerte de Juan Villalón Jones, coordinador de la red de América Latina y el Caribe. Juan era un profesional riguroso, un inspector experto y un amigo para toda la gente de mar, y lamentamos su muerte.



**Contactar con el coordinador de la red de América Latina y el Caribe:**

**Steve Trowsdale (Londres)**  
Dirección de correo electrónico:  
[seafsupport@itf.org.uk](mailto:seafsupport@itf.org.uk)

*(Catorce contactos en Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Guyana, Nicaragua, Perú, Trinidad y Tobago, Uruguay y Venezuela)*

## Red de Asia-Pacífico

Nuestros contactos han proporcionado apoyo y asistencia a marinos en sus países y han establecido la red regional. Ese trabajo es voluntario y es su organización la que los designa.

A 30 de septiembre de 2020, la red había completado 41 casos ese año. Estos incluían abandono en Tailandia

y Malasia, reivindicaciones por salarios impagos, asignaciones familiares retrasadas, problemas relacionados con el cambio de tripulaciones y la repatriación, lesiones laborales y una solicitud de tratamiento médico. Recuperamos alrededor de 346 000 USD en salarios atrasados para los marinos.

Durante la pandemia, el coordinador de la red ha mantenido al día a los contactos con respecto de las políticas sobre el cambio de tripulaciones en los distintos países, a fin de que puedan proporcionar información precisa a la hora de ayudar a la gente de mar.



Contactar con el coordinador de la red de Asia y el Pacífico:

**Jason Lam (Hong Kong)**

Tel.: +852 9735 3579

Dirección de correo electrónico:

lam\_jason@itf.org.uk

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

## Red de África occidental

Entre enero y marzo de 2020, los contactos estuvieron ocupados visitando buques BDC que hicieron escala en sus puertos, en particular en Bisáu, Abiyán, San Pedro, Lomé, Dakar y Cotonou. De marzo a julio, cuando la pandemia había alcanzado su punto máximo en nuestra región, los Gobiernos cerraron los puertos, las fronteras

y los aeropuertos excepto para las cargas esenciales. Aconsejamos a nuestros contactos que se mantuvieran a salvo en casa y contactaran con las autoridades portuarias, laborales y sanitarias en caso de que hubiera una emergencia relacionada con un buque. Poco a poco, la vida volvió a los puertos y nuestros contactos pudieron retomar sus rutinas.

Para fines de octubre ya habían visitado más de 50 buques y se habían ocupado de casos de enfermedades, salarios pendientes, hospitalización y repatriación debido a la finalización de los contratos.



Contactar con el coordinador de la red de África occidental:

**Bayla Sow (Burkina Faso)**

Dirección de correo electrónico:

seafsupport@itf.org.uk

*(Doce contactos en Benin, Camerún, Costa de Marfil, Guinea-Bisáu, Senegal y Togo)*

## Red del Mundo Árabe e Irán

La red de la ITF Mundo Árabe e Irán está impulsada por activistas de sindicatos de toda la región que velan por el bienestar de la gente de mar. Gracias a su labor incansable, la ITF recuperó gran parte de los 6 213 683 USD en la región de un total de 176 casos de salarios impagos a gente de mar en 2020.

Esta región se ocupa del mayor número de casos de abandono. Entre junio y diciembre de 2020, la ITF y los contactos de la red ayudaron a más de 135 marinos en 12 buques a regresar a casa con sus familias.

Ahora tenemos contactos por primera vez en Libia, Sudán y Egipto, y contamos con más contactos en Irak y Omán. Tenemos previsto brindar una mayor formación y educación a nuestro equipo en 2021 y hemos forjado nuevos vínculos y consolidado los vínculos existentes con las autoridades marítimas de la región.



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

**Mohamed Arrachedi (España)**

Tel.: +34 629 419 007

Dirección de correo electrónico:

arrachedi\_mohamed@itf.org.uk

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

**SCAM ALERT****ABL Shipping Ltd & Maritime Centre UK**

We have been alerted by a number seafarers that a **scam** is operating where these companies are offering fake jobs and charging fees for unnecessary and fake documentation. The scammers are using websites like **www.ablshippingltd.com** and **www.maritimecenterltd.com** and emails from these addresses

**DON'T GET CAUGHT BY THEM**

Maritime Centre UK and the website **www.maritimecenterltd.com** are **NOT** connected to Maritime Centre Ltd, which is a company registered in the UK

If you have any concerns about a job offer please contact us at **jobscam@itf.org.uk** before you give them any personal details, documents or money



## Las redes sociales están plagadas de ofertas de trabajo fraudulentas: la gente de mar debe estar alerta

# Cuidado con las ofertas de trabajo ideales: son demasiado buenas para ser verdad

Dos víctimas de estafas laborales acordaron compartir sus historias en forma anónima para ayudar a otros marinos a no caer en la misma trampa

El Capitán X, marino experimentado, estaba sin empleo tras 29 años trabajando para la misma compañía. La Sra. Y decidió incorporarse al sector marítimo. Ambos buscaban empleo y cayeron en la trampa de unas ofertas fraudulentas que aparecieron en forma inesperada.

Al Capitán X lo contactaron a través de LinkedIn y a la Sra. Y, a través de su dirección de correo electrónico laboral. Alguien que alegaba pertenecer a una organización marítima legítima les ofreció empleos que parecían fantásticos.

Al Capitán X le ofrecían un contrato de dos años como capitán de un buque portacontenedores con Vroon Offshore Services Ltd, con un salario mensual de 12 550 GBP (15 843 USD), con periodos alternos de dos meses de servicio y dos de descanso, dos meses de licencia con salario completo y prestación para alojamiento. A la Sra. Y, un puesto de agente de reservas con Maritime Transport Ltd, trabajando desde casa, con un salario mensual de 3962 EUR (4471 USD), exento de impuestos, y una prestación "alimenticia" mensual de 1081 EUR (1220 USD).

Las dos compañías son legítimas, pero no tenían absolutamente nada que ver con la contratación.

Las descripciones de los puestos, los formularios de solicitud y los consiguientes

contratos tenían los logotipos y las direcciones postales correctas de las empresas verdaderas, pero los estafadores habían falsificado la información y los datos de contacto y habían cometido errores obvios, entre ellos el uso de un nombre incorrecto en el caso de la Sra. Y, que realizó una búsqueda de la compañía en Google y se tranquilizó al ver que la correspondencia provenía de empleadores genuinos. Ella no sabía que los estafadores simplemente habían creado direcciones de correo electrónico y teléfonos falsos a nombre de los empleadores.

El Capitán X y la Sra. Y firmaron sus contratos en mayo de 2020. Fue entonces cuando comenzaron los pedidos de dinero.

El Capitán X recibió un correo electrónico de alguien que afirmaba ser del Servicio de Inmigración del Reino Unido, solicitándole que pagara 1190 GBP (1500 USD) por un número de Seguridad Social del Reino Unido, aún cuando él iba a trabajar en alta mar. (Nunca se debe pagar por eso). Él reenvió el correo electrónico y el contrato a su abogado, que determinó que estos eran legítimos. Por tanto, el Capitán X realizó la transferencia bancaria.

Posteriormente, se informó al Capitán X que no sería posible procesar el número de seguridad social hasta que pagara 2400 GBP (3030 USD) correspondientes al "Plan nacional británico de seguros" (que no existe). El contacto insistió en

que el pago debería realizarse a nombre del Capitán X utilizando una dirección del Reino Unido y que el remitente debía ser algún familiar o amigo cercano del capitán. Se explicó al Capitán X que, una vez se emitiera su número de seguridad social, podría retirar los fondos de manera inmediata. Alarmado, el Capitán X se puso en contacto con su abogado, que le dijo que no enviara el dinero y, tras realizar una investigación, confirmó que se trataba de un fraude.

A la Sra. Y se le pidió que realizara el pago de 399 EUR (450 USD) por un permiso para trabajar desde casa. Se sintió incómoda porque el pago debía efectuarse a través de Western Union a un funcionario en Guinea, pero su contacto le aseguró que los bancos estaban trabajando de manera diferente debido a la pandemia. Transfirió el dinero y recibió el permiso: un certificado emitido por el Sindicato Internacional de Trabajo Marítimo. No lo pudo encontrar en Google (no existe) y posteriormente llegó una segunda solicitud de dinero por los honorarios correspondientes al permiso. Se puso en contacto con la línea telefónica de ayuda contra estafas laborales de la ITF para obtener asesoramiento y se enteró de que se trataba de una estafa.

Entre los dos, el Capitán X y la Sra. Y habían sido víctimas de estafas por valor de más de 1500 GBP (1956 USD). ■

**¿Le han ofrecido un trabajo en forma repentina en Facebook? ¿Ha visto un anuncio publicitando un excelente trabajo en WhatsApp? Lo más seguro es que se trate de una estafa. Solo les interesa su dinero o su identidad. Steve Trowsdale, coordinador del cuerpo de inspectores de la ITF, recibe miles de mensajes al año de marinos que han sido estafados**

Los estafadores son cada vez más astutos, y usted también debe serlo. En otra época

utilizaban simplemente correos electrónicos, anuncios y sitios web falsos, pero ahora también engañan a través de Facebook, WhatsApp, LinkedIn, Instagram y otras plataformas de redes sociales. Facebook es por lejos la más común y resulta muy difícil intentar presentar una denuncia ante la compañía.

La forma en que los estafadores se ponen en contacto con usted ha cambiado, pero la esencia de la estafa sigue siendo la misma. Le prometen un nuevo empleo que resulta ser inexistente. Le roban su dinero y a veces su identidad. Le embaucan y le sacan todo su dinero. Usted queda atemorizado y avergonzado por haber creído las mentiras de los estafadores.

Utilizan nombres de compañías legítimas y crean sitios web falsos, direcciones de correo electrónico y números de teléfono falsos utilizando proveedores gratuitos. Las compañías verdaderas no saben de la existencia de las falsas. Otras veces, los estafadores crean compañías totalmente falsas.

Los dominios de sitios web no controlan como debieran los sitios que se registran con ellos. La ITF presentó recientemente pruebas que llevaron al cierre de dos sitios web operados por las compañías fraudulentas ABL Shipping Ltd y Maritime Centre UK.

A veces, el puesto de trabajo es real, pero resulta ser una pesadilla. No le pagan su salario, le quitan sus documentos, queda abandonado. Y ha pagado por ello.

Cuando se nos informa de una estafa, hacemos lo posible por exponerla o eliminarla. Pero los estafadores por lo general crean una nueva. Es fundamental prestar atención a las señales para poder detenerlos.

En 2021, la ITF tiene previsto lanzar un sitio web especializado denominado ShipBeSure, que se encontrará en [www.itfshipbesure.org](http://www.itfshipbesure.org). En él se puntuará a los agentes de contratación a fin de darle la posibilidad de verificar si son fiables o no. Además, dicho sitio contará con una lista de las personas y los agentes que sabemos son estafadores. ■

## Marinos en Turquía abandonados a su suerte por un estafador

**A comienzos de julio de 2020, 20 marinos ucranianos firmaron contratos laborales a través del agente de contratación ucraniano Artur Kharatyan, fundador de Kharatyan Crew Management, para trabajar a bordo del Arif Kaptan y el Rachel Borchard. Cada uno de ellos había pagado a Kharatyan entre 1500 y 7000 USD**



Los llevaron a un hotel en Karasu (Turquía), donde supuestamente se incorporarían a los buques. Pero los días pasaban y el cambio de tripulaciones no se efectuaba. Los marinos comenzaron a sospechar. Al cabo de dos semanas, Kharatyan apagó su teléfono. La tripulación descubrió que las cuentas que habían generado en el hotel no se habían pagado. El propietario del hotel retuvo sus pasaportes para garantizar el pago de la deuda. Los marinos se encontraban varados en Turquía.

A comienzos de agosto, 14 de ellos regresaron a Ucrania por su propia cuenta. Los otros seis no podían pagar las deudas que tenían con el hotel para poder recuperar sus pasaportes; algunos ni siquiera tenían dinero suficiente para regresar a casa.

El vicecónsul ucraniano en Estambul obtuvo una reducción de la deuda. Con asistencia de la ITF, el Sindicato de Trabajadores del Transporte Marítimo de Ucrania (MTWTU) logró cubrir la deuda y recuperar los pasaportes de los marinos.

“Posteriormente, se envió dinero a la tripulación para que compraran alimentos y cubrieran las necesidades básicas, y les reservamos billetes en el siguiente vuelo disponible de regreso a casa”, señaló el primer vicepresidente del MTWTU, Oleg Grygoriuk. “Dado que la tripulación se había preparado para pasar meses en alta mar, pagamos una franquicia de equipaje adicional y nos aseguramos de que estuvieran cubiertos los traslados desde el hotel al aeropuerto de Estambul y desde el aeropuerto de Kiev Borispol a Odessa”.

Para el 12 de agosto, los seis marinos estaban sanos y salvos de nuevo en Odessa.

Pero la historia no terminó ahí. Cuando el MTWTU se puso en contacto con los armadores

del buque, descubrieron que ninguno de los dos había tenido vínculo alguno con Kharatyan Crew Management, y que el Arif Kaptan llevaba tres años sin operar. También descubrieron que Kharatyan llevaba años siendo objeto de procedimientos penales por extorsionar y sobornar a gente de mar.

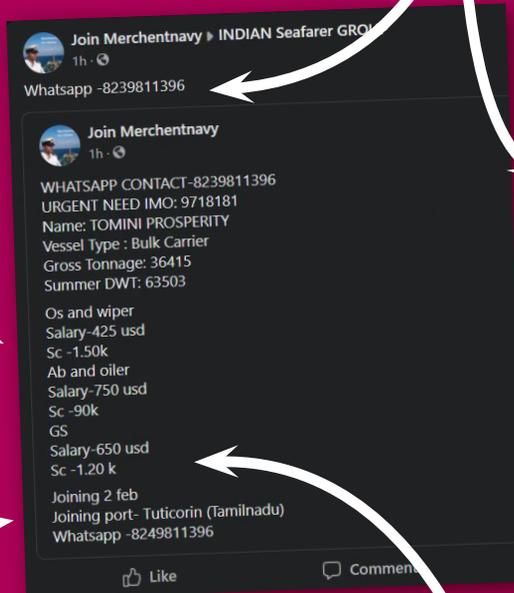
Los marinos engañados junto con otras más de 50 víctimas de Kharatyan pidieron ayuda a las autoridades policiales y judiciales para detenerlo. La historia recibió una extensa cobertura en los medios ucranianos.

Uno de los 20 marinos, el cocinero Valeriy Rak, señaló: “Para ser mi primer viaje, esta fue una experiencia muy mala y amarga, pero ¡qué se le va a hacer! Gracias a la ITF, estamos de vuelta. Queríamos ganar algo de dinero, pero tuvimos mala suerte. Es bastante difícil conseguir empleo en esta época tan complicada; habríamos aceptado cualquier trabajo”.

Grygoriuk observó: “Esperamos que esto sirva para que otros marinos tengan la precaución de corroborar los datos de un posible lugar de trabajo —un buque— antes de ir a cualquier lugar o de confiar en intermediarios sospechosos. Como siempre, contacte con su sindicato... Estamos aquí para ayudarles”. ■

# CÓMO LEER UN ANUNCIO Y DETECTAR LOS INDICIOS DE UNA ESTAFA

Los salarios están por debajo de lo que estarían en un buque que contara con un acuerdo de la ITF



Ninguna compañía legítima utilizaría WhatsApp

Una búsqueda rápida muestra que la compañía no existe (aunque MSC Cruises sí existe)



La información sobre cómo incorporarse al buque es incorrecta. Haciendo una búsqueda del buque se pudo comprobar que no iba a llegar a Tuticorin hasta el 21 de febreroT

Esta dirección es, de hecho, la sede de Princess Cruises

Es ilegal exigir a un marino que pague una comisión (en la imagen aparece como "sc"). En este caso, el marino de primera habría tenido que pagar 1200 USD

\* Lea más acerca de los indicios comunes de una estafa en la página 8 de la sección separable del *Boletín de los Marineros*.

En caso de tener dudas, póngase en contacto con su sindicato o envíe un correo electrónico a la ITF en [jobscam@itf.org.uk](mailto:jobscam@itf.org.uk) para pedir asesoramiento.

# Ayuda para mantenerse sano y salvo en una crisis

Durante la pandemia, los sindicatos afiliados a la ITF y otras organizaciones continuaron atendiendo las necesidades sanitarias y de bienestar de los marinos. Tanto ellos como la federación también han adaptado sus programas para abordar la creciente presión a la que esta sometida la gente de mar como consecuencia de la crisis del cambio de tripulaciones. El Dr. Syed Asif Altaf, coordinador del programa de bienestar de la ITF, analiza la situación

## ¿Está teniendo problemas de salud mental? La nueva guía de la ITF se ha creado para ayudarle

Un estudio realizado en 2019 por la ITF y el Fondo de Marinos de la ITF reveló que la gente de mar estaba experimentando niveles extremadamente elevados de depresión y ansiedad, y la pandemia de COVID-19 ha generado aún más incertidumbre y miedo

El estudio reveló que la cuarta parte de los marinos manifestaron sufrir de depresión, y un 17 por ciento, de ansiedad. Por eso creamos la campaña Reflect, Recognise and Reach out (reflexionar, reconocer y reaccionar), que tiene tres mensajes clave.

**REFLEXIONAR** sobre los desafíos que enfrenta. Es fundamental entender que no hay por qué afrontarlos en solitario. Acepte que hay acontecimientos que no puede controlar. En este momento difícil es normal experimentar algún tipo de temor, preocupación y estrés, y es preciso cuidarse. Es natural sentir estrés, pero demasiado estrés por mucho tiempo puede llevar a una enfermedad física y mental que ponga en riesgo todo su bienestar. El estrés crónico puede aumentar el riesgo de depresión y otros problemas de salud mental.



¿Está teniendo problemas de salud mental? La nueva guía de la ITF se ha creado para ayudarle *continuación* >



Existen medidas que puede adoptar fácilmente para aliviar el estrés en el trabajo y en casa, y recuperar el control.

**RECONOCER** los indicios y los síntomas del estrés en una etapa temprana es fundamental para manejarlo mejor. El estrés afecta al cuerpo humano de múltiples formas. Los problemas para conciliar el sueño, constantes

dolores de cabeza, la pérdida de apetito y los sentimientos de soledad, frustración y, a veces, enfado pueden ser signos de estrés. Todos reaccionamos de manera diferente, por lo cual sus síntomas podrían ser distintos a los de otra persona.

Busque información en las redes sociales de ITF Wellbeing y Seafarers' Trust. La ITF y el Sindicato de Marineros de Noruega (NSU,) organizan sesiones regulares de transmisiones por Facebook sobre la salud mental y los problemas relacionados con el bienestar, incluida la gestión del estrés.

**REACCIONAR** y obtener el apoyo que necesita. Esto es particularmente importante si:

- se siente desanimado la mayor parte del día en forma continua durante más de dos semanas;
- la ansiedad interfiere con su rutina diaria; y/o
- siente que no puede controlar sus emociones.

Hable con un amigo o pariente sobre cómo se siente. Si continúa sintiéndose mal y comienza a pensar en autoinfligirse daño, debe buscar apoyo externo. Busque a un profesional médico o llame a servicios de ayuda telefónica

disponibles a toda hora, todos los días del año en muchos países.

Los sindicatos afiliados a la ITF, tales como NUSI, AMOSUP y NUSS cuentan con servicios de asesoramiento disponibles para la gente de mar y sus familias, y algunas compañías navieras también prestan esos servicios.

Obtenga información sobre los servicios disponibles en el directorio de bienestar de ITF Seafarers en <https://www.itfseafarers.org/es/wellbeing-directory>.

La ITF también ha elaborado unas guías de orientación simples y prácticas sobre cómo gestionar el estrés y otras cuestiones relacionadas con el bienestar. Puede descargarlas en <https://www.itfseafarers.org/en/guidance-factsheets>.

Busque orientación a través de la Seafarers App de la ITF (que puede descargarse gratuitamente de Google Play y Apple Store) y en la página de ITF Wellbeing en Facebook, <https://www.facebook.com/ITFWellbeing> ■

## Tener una actitud positiva durante una crisis

El Dr. Syed Asif Altaf dialoga con Jepsen Gamido, director ejecutivo de Positibong Marino Philippines Incorporated (PMPI), la única red de gente de mar seropositiva del mundo



**¿Qué lo inspiró a crear PMPI?** La experiencia personal del estigma y la discriminación, y la necesidad de luchar contra la injusticia y alcanzar los sueños independientemente de la condición seropositiva de una persona. Especialmente ahora, gracias a los avances de la medicina y la terapia, es preciso que el mundo vea que las personas que viven con el VIH pueden participar en la sociedad como personas productivas.

**¿Qué quiere lograr a través de PMPI?** La gente de mar sana suele ser feliz, y viceversa. Nuestra misión es empoderar a los marinos, sus familiares y la industria marítima en general, a través de la educación y la promoción de la salud y el bienestar, a fin de lograr que haya empleos estables y que las comunidades se vean libres del estigma y la discriminación.

**¿De qué manera hace frente a la discriminación contra la gente de mar seropositiva por parte de los contratadores?** Hemos formado a líderes que ayudarán a preparar a las personas que precisen ayuda sobre cómo proceder a la hora de revelar su condición, realizarse exámenes médicos y hacer valer sus derechos a través de la prestación de asesoramiento y apoyo confidencial cara a cara o en línea. Creemos también que las negociaciones pacíficas pueden ayudar a educar a los armadores y a otras partes que detentan poder sobre los avances en materia de leyes y medicina en relación con el VIH/SIDA y, por consiguiente, alentarlos a ser más inclusivos y contratar a gente de mar que vive con el VIH.

En nuestros primeros tres años hemos logrado muchas cosas, pero el prejuicio puede ser muy difícil de superar. Por ejemplo, una compañía se negó a volver a contratar a un miembro de la tripulación de un buque tanque tras descubrir que era seropositivo. Cuando el marino se puso

en contacto con nosotros, organizamos una reunión de alto nivel con la agencia naviera, su abogado, el Gobierno y el marino, pero aún así la agencia se negó a contratarlo. Gracias al apoyo de PMPI, el marino encontró trabajo en otra compañía, en un buque de bandera italiana que apoya la realización de pruebas imparciales libres de prejuicios y la confidencialidad.

**¿De qué manera PMPI ha apoyado a la gente de mar durante la pandemia de COVID-19?**

El fondo de emergencia frente al COVID-19\* del Fondo de Marineros de la ITF apoyó nuestro proyecto Pantawid Filipino Seafarers de tres meses de duración, a fin de ayudar y fortalecer a la gente de mar afectada por la pandemia y levantarle la moral. De julio a finales de octubre, nuestro grupo especializado de voluntarios había proporcionado botiquines esenciales, servicios de traslado y dispositivos de conexión Wi-Fi portátiles gratuitos a unos 1000 marinos. En ese tiempo también distribuimos bocadillos entre la gente de mar y el personal médico de primera línea, llevamos a cabo una campaña de vacunación, y establecimos una asociación para proporcionar capacitación gratuita para la titulación de la gente de mar.

**¿Y qué depara el futuro?** Con el apoyo y la tutoría de la ITF y otros asociados, nos centraremos en el impacto a corto y largo plazo del COVID-19 en la salud mental y el bienestar de la gente de mar, y promoveremos la campaña Reflect, Recognise and Reach Out. Trabajaremos también con el sindicato AMOSUP y otras partes interesadas para brindar educación y servicios de asesoramiento a la gente de mar y sus familiares.

**Lea más sobre el fondo de emergencia del Fondo de Marineros en la página 34. ■**

# El lazo entre los portuarios y la gente de mar sigue siendo fuerte

En su nueva función como auxiliar superior de la Sección de Portuarios de la ITF, Steve Biggs analiza de qué manera el COVID-19 ha desafiado el lazo histórico entre la gente de mar y los portuarios

Los portuarios y la gente de mar comparten un lazo histórico único. Ambos tienen trabajos difíciles y peligrosos a bordo de los buques las 24 horas del día, los 365 días del año y en condiciones meteorológicas extremas. La interacción entre ambos es fundamental para mantener la salud y la seguridad de todos. Y existe una tradición de larga data por los portuarios vienen apoyando a la gente de mar que ha sufrido malos tratos por parte de empleadores deshonestos.

Mi primer empleo como portuario a comienzos de los años noventa consistía en subir a bordo de un buque alimentador para insertar cierres por torsión en los contenedores y afianzarlos. Los demás portuarios de mi cuadrilla, incluido mi padre, me dijeron que llevara paquetes de guantes y overoles adicionales.

Cuando llegué a bordo pronto comprendí por qué. La tripulación tenía poca o ninguna indumentaria protectora y si la llevaban, era de calidad deficiente, de manera que incluso la indumentaria que les dimos, que no les quedaba bien, fue muy bien recibida.

Siempre he disfrutado conversar con la tripulación sobre sus travesías y he recibido con agrado sus ofrecimientos de alimentos, té y a veces algo más fuerte.

La pandemia ha vuelto ese tipo de interacciones sumamente difíciles. En el momento en que surgió el brote yo estaba trabajando en el puerto británico de Southampton. La mayoría de los buques de gran tamaño que hacían escala allí provenían de China, donde se había originado el virus. Eso generó temor entre los portuarios de subir a bordo e interactuar con la tripulación; un temor motivado en gran medida por una falta de información y orientación por parte de la industria y los Gobiernos.

Dado que se consideró que los portuarios eran trabajadores esenciales y que desempeñaban función era fundamental

para mantener la economía en movimiento, nuestros representantes sindicales trabajaron con la dirección para introducir un acuerdo relativo al COVID-19 basado en las orientaciones del Departamento de Salud Pública de Inglaterra y nuestra experiencia laboral.

También estuvimos en contacto con la Sección de Portuarios de la ITF para garantizar que se aplicaban las mejores prácticas en todo momento. Eso incluyó limitar el número de personal que subía a bordo de un buque, observar protocolos para los trabajadores y trabajadoras encargados de realizar la trinca, y guardar una distancia prudencial de la tripulación.

La situación se revirtió rápidamente cuando China casi erradicó el virus y la tasa de infección en el Reino Unido aumentó rápidamente. A partir de ese momento, las tripulaciones de los buques comenzaron a querer protegerse de nosotros.

Las tripulaciones habían llevado tapabocas a bordo desde el comienzo del brote y ahora exigían a los portuarios que hicieran lo mismo, e incluso que se sometieran a controles de temperatura. No queríamos utilizar tapabocas. El personal encargado de realizar la trinca estaba trabajando en un clima cálido y los tapabocas dificultaban la tarea, mientras que los encargados de realizar el control precisaban mantener contacto por radio con los conductores de las grúas y el equipo de control, y los tapabocas les entorpecían el habla.

Finalmente llegamos a un acuerdo. Los portuarios permitiríamos que se nos controlara la temperatura, pero no llevaríamos tapabocas, mientras que los tripulantes entrarían a los pórticos de trinca por el lado exterior del buque y, por tanto, trabajarían detrás de nosotros a una distancia prudencial. Hasta el momento, esto ha dado buenos resultados. ■

# Marinos liberados de condiciones de esclavitud en Dinamarca

Dos marinos ghaneses que fueron tratados como esclavos durante más de tres años en Dinamarca han sido liberados y han regresado a casa, gracias a la colaboración entre la ITF, la policía y el Centro Danés contra la Trata de Seres Humanos. El inspector de la ITF Morten Bach informa al respecto



Cuando la policía y el centro contra la trata de seres humanos tuvieron conocimiento del caso, me pidieron que examinara los salarios y los contratos laborales de los hombres y me pusiera al corriente sobre su situación.

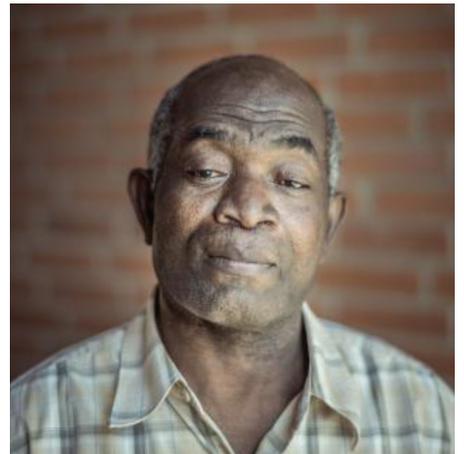
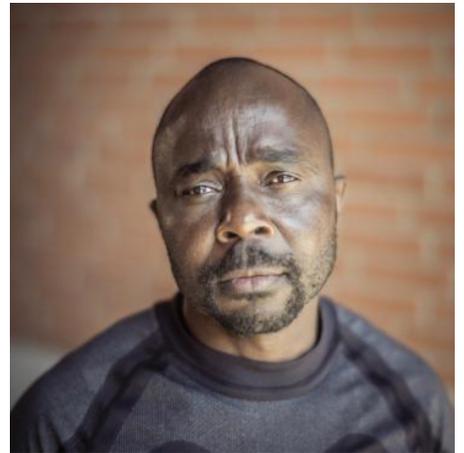
Los ghaneses Reuben Kotei y Justice Numo viajaron a Dinamarca convencidos de que regresarían a casa convertidos en capitanes de buque. Pero les habían engañado de manera cruel.

Durante más de tres años trabajaron en condiciones de esclavitud a bordo del Helene, un buque pesquero de bandera de Belice, en el pueblo danés de Thyborøn. Vivían a bordo y recibían tan solo 1200 EUR (1460 USD) al mes por hacer jornadas de 11 horas, seis días a la semana. Su único contacto con sus familiares era a través de sus iPads. El armador retuvo sus pasaportes y documentos de viaje. Cuando sus permisos de trabajo y residencia expiraron en abril de 2017, el armador advirtió a los

hombres que no se pusieran en contacto con las autoridades, dado que ya no tenían derecho legal a permanecer en Dinamarca.

Tras nuestra intervención, el empleador fue acusado de tráfico de seres humanos y violación de la Ley de extranjería de Dinamarca. La fiscalía trató de obtener una pena de prisión, multas y una indemnización para los marinos, así como la confiscación del Helene.

El armador fue condenado a comienzos de enero de 2021 a una pena de prisión condicional de 18 meses y recibió una multa de tres millones de coronas danesas (491 000 USD). Se lo declaró culpable únicamente de usura (el préstamo de dinero a tasas de interés exorbitantes). El tribunal no dio ninguna indicación sobre el pago de los salarios de los hombres. Estamos analizando de qué manera podemos ayudarles. El resultado ha sido frustrante, pero al menos los hombres están de regreso en casa sanos y salvos. ■



## Contacto de la ITF logra la repatriación y el pago de los salarios adeudados de una tripulación

El contacto local de la ITF trabajó denodadamente para negociar con las autoridades cívicas y marinas a fin de resolver el caso de una tripulación abandonada y no remunerada en Guinea-Bisáu, recuerda Gonzalo Galán, inspector de la ITF en Las Palmas (España) y miembro de la red de apoyo a la pesca del cuerpo de inspectores de la ITF

## Pescador enfermo muere mientras continúa la actividad pesquera

Lamentablemente, la trágica muerte de un pescador peruano frente la costa de Uruguay no resulta sorprendente, ya que los caladeros alrededor de la costa atlántica de América del Sur se han convertido en un creciente semillero de explotación y violación de los derechos humanos, señala el coordinador de la Sección de Pesca de la ITF, Rossen Karavatchev

El 2 de noviembre, el Verdemilho, de bandera portuguesa, atracó en el puerto de Montevideo (Uruguay). A bordo se encontraba un ciudadano peruano que había fallecido tras haber permanecido a bordo enfermo durante más de 30 días sin recibir tratamiento.

Los compañeros del hombre le explicaron a Adán Suárez, de la Unión de Trabajadores del Transporte (TWU) y al contacto de la ITF en Uruguay que el capitán se había negado a entrar en el puerto porque el marino presentaba síntomas de COVID-19. Si los resultados de la prueba hubieran sido positivos, habría tenido que poner el buque en cuarentena y no se habría podido continuar pescando. El pescador podría



estar con vida hoy en día si el capitán hubiera puesto su salud por encima del lucro y lo hubiera llevado a un médico en Montevideo.

Suárez, furioso, señaló, “La TWU ha luchado contra las condiciones crueles en las que se encuentran las decenas de miles de pescadores que llegan a nuestro puerto para descargar sus capturas”.

“Pero incluso nosotros nos quedamos estupefactos cuando vimos los contratos de trabajo de la tripulación del Verdemilho. Se les dice claramente a esos trabajadores: “trabajaré de 18 a 20 horas por día, todos los días”, “tendrá poco descanso”, “no cobrará más de 600 dólares al mes”. La tripulación tiene que pagar incluso su propia seguridad social y seguro médico.

“Y lo que es peor, se estipula que si un tripulante está lesionado o enfermo y debe bajar en tierra para ser llevado a un hospital, él y su familia deben correr con todos los gastos. Este

empleador les cobraría a los trabajadores el poco dinero que tienen por el delito de enfermarse.

“La compañía intentó incluso ocultar la muerte y silenciar a la familia del pescador. Quería pagar a la hija del pescador 15 000 USD a cambio de que no presentara una queja contra la compañía por negligencia y violación de derechos humanos. El hermano del pescador presentará una demanda contra la compañía”.

Habida cuenta de que hay grandes disputas en torno a la pesca en las inmediaciones de las Falkland Islands/Islas Malvinas, algunas jurisdicciones tienen tanto interés en vender los derechos de pesca que ignoran los evidentes abusos de los trabajadores y trabajadoras que ocurren delante de sus puertos. Desde 2018, al menos 17 tripulantes han muerto a bordo de buques pesqueros extranjeros alrededor de las aguas de Uruguay. ■



A comienzos de abril, cuatro tripulantes bangladesíes y cuatro indonesios a bordo del Tian Yi He 6, de bandera de Dominica, solicitaron ayuda al equipo de la Red de Apoyo a la Pesca y a la unión Amigos Irmaos dos Homens do Mar (AIHM) en Guinea-Bisáu.

El buque, que oficialmente figura en los documentos del Estado de pabellón como una patrulla pesquera, es en la práctica una enorme fábrica de pescado y buque de transbordo. El armador chino lo había abandonado en enero y la tripulación no había cobrado su salario desde entonces. Ninguno de ellos contaba con un contrato de trabajo. El buque se encontraba en condiciones muy deficientes. Los tripulantes deseaban ser repatriados.

Tras una solicitud del contacto de la ITF Janeiro Jose Biague, de AIHM, el Instituto Marítimo y

de Puertos ordenó la inmovilización del buque hasta que se efectuara el pago de los salarios y se repatriara a la tripulación. También logró que se alojara a los marinos en un apartotel, ya que temían por su seguridad a bordo.

Los salarios adeudados ascendían a 53 228 USD: 14 100 USD que correspondían a la tripulación indonesia y 33 800 USD que correspondían a la tripulación bangladesí. Los indonesios recibieron la totalidad de sus salarios, pero no pudieron ser repatriados hasta el 2 de octubre debido a la crisis de COVID-19. La tripulación bangladesí tuvo que esperar hasta el 23 de octubre para ser repatriada, tras recibir 23 800 USD, y hasta diciembre para que se efectuara el pago de los 10 000 USD restantes. En ese momento, se levantó la inmovilización del buque. ■

## El Fondo da 1,5 millones de libras para el bienestar de la gente de mar en respuesta a la emergencia del COVID-19

El Fondo de Marineros de la ITF creó un fondo de emergencia frente al COVID-19 para ayudar a la gente de mar y mantener sus servicios de bienestar durante la crisis. Katie Higginbottom, directora del Fondo, informa sobre la diferencia que marcó la suma de 1,5 millones de GBP



Creamos el fondo a finales de marzo de 2020 para poder conceder subvenciones a fin de atender las necesidades urgentes derivadas de la pandemia. El dinero se utilizó para aliviar las dificultades, el estrés y el aislamiento sufridos por los marinos y sus familias, y para mantener los servicios de bienestar para la gente de mar en este momento crítico.

Para fines de noviembre habíamos concedido 61 subvenciones en 34 países, fundamentalmente a sindicatos y prestadores de servicios de bienestar portuarios. La mayoría de las subvenciones se otorgaron a proyectos en:

- Europa (16 proyectos que ascendían a casi 364 000 GBP) y América del Norte (12 proyectos que ascendían a casi 203 000 GBP), donde se encuentran la mayor parte de los centros para gente de mar
- Asia (11 proyectos que ascendían a más de 308 000 GBP), destinados a sindicatos de países de suministro de mano de obra y organizaciones que cuidan de gente de mar abandonada

A continuación figuran algunos ejemplos de cómo nuestras subvenciones ayudaron a la gente de mar.

Muchos sindicatos pudieron proporcionar **equipo de protección personal (EPP)** a la gente de mar que se encontraba en los puertos o en cuarentena a bordo de buques.

Algunas subvenciones se otorgaron **para mejorar las instalaciones sanitarias portuarias**. El Sindicato de Trabajadores Marítimos de Nigeria (MWUN) distribuyó miles de EPP y llevó a cabo un programa educativo sobre cómo prevenir la infección por el virus en los 12 puertos y terminales del país.

Varios **centros para gente de mar pudieron continuar funcionando**. El centro TIPLAM en Santos (Brasil) pudo comprar un nuevo vehículo y contratar a un colaborador adicional a fin de poder continuar abierto a lo largo del confinamiento.

Financiamos un nuevo laboratorio molecular en el Hospital para Gente de Mar de AMOSUP, en Intramuros, Manila (Filipinas), que procesa 300 **pruebas de COVID-19** por día y da los resultados en un lapso de 24 horas. Esto **permite a la gente de mar aceptar contratos** a bordo de un buque. Cuando disminuya la necesidad de realizar pruebas de COVID-19, el laboratorio realizará pruebas a la gente de mar para detectar virus como la gripe, el virus respiratorio sincitial, la tuberculosis y el VIH.

El Sindicato de Marineros Mercantes de Irán (IMMS) recibió una subvención para respaldar la labor de su comité COVID-19. Dicha labor incluía una **campaña de sensibilización sobre el coronavirus** para mantener a salvo a la gente de mar y sus familias, un sistema de convocatoria de voluntarios para brindar atención médica y distribuir EPP y una **línea telefónica de ayuda**

**disponible las 24 horas, todos los días del año**, para apoyar a gente de mar abandonada. El IMMS colaboró también con otras organizaciones marítimas en Italia y España para apoyar a la gente de mar no domiciliada o extranjera, y trabajó con la Embajada de la India en Teherán para repatriar a gente de mar abandonada.

El Sindicato Nacional de Trabajadores de Rama, Servicios de la Industria del Transporte y Logística (SNTT) de Colombia logró **entregar cestas de alimentos y EPP** a unos 510 pescadores y marinos que viven y trabajan en el Valle del Cauca, una de las zonas más afectadas del país. También les proporcionó **paquetes básicos de bioseguridad y trajes protectores** para que pudieran regresar al trabajo en condiciones seguras una vez que se levantara la cuarentena.

Nos sentimos sumamente privilegiados de apoyar a los sindicalistas, prestadores de servicios de bienestar y voluntarios que han trabajado heroicamente para proporcionar servicios y equipo a los muchos marinos y trabajadores marítimos que han pasado momentos muy difíciles mientras desempeñaban su función durante la pandemia. En los casos en que los Gobiernos no cooperaron rápidamente ni facilitaron el cambio de tripulaciones, los sindicatos y los servicios de bienestar comunitarios hicieron todo lo posible para estar a la altura de las circunstancias. ■

**El Fondo de los Marineros es la división benéfica de la ITF.  
Encuentre más información en [www.seafarerstrust.org](http://www.seafarerstrust.org)**



## “Héroe en el mar” gana un muy popular concurso de fotografía

A finales de octubre de 2020, el Fondo de Marineros de la ITF anunció su concurso de fotografía Still at Sea (seguimos en el mar). La directora del Fondo, Katie Higginbottom, quedó asombrada por la fuerza de los materiales recibidos

Cuando invitamos a la gente de mar a presentar fotografías digitales de su vida en el mar durante la pandemia, ni en sueños me habría imaginado que se llegarían a presentar 3000 imágenes al concurso.

El objetivo del concurso era conectar a la gente de mar que había tenido que permanecer en alta mar una vez finalizados sus contratos y, posiblemente, en contravención de sus derechos humanos, durante la crisis del cambio de tripulaciones.

Las imágenes que se presentaron eran muy impactantes y mostraban la enorme variedad de experiencias que estaba viviendo la gente de mar, lo cual dificultó mucho elegir a los ganadores.

El primer premio de 1000 GBP lo obtuvo Ike S. Dagandanan por “Hero at sea” (Héroe en el mar), que mostraba a unos tripulantes luchando para sujetar una carga en un mar embravecido tras 40 días de confinamiento. El jurado eligió esta imagen porque muestra los peligros a los que se enfrenta la gente de mar, las condiciones meteorológicas extremas en que esta debe desempeñar su trabajo y la magnitud del buque y los mares que la rodean.

“Secretly Quiet” (Calma en secreto), de Jay Michael A. Ebueza obtuvo el segundo premio por su belleza y composición del paisaje de la costa del Ártico visto desde el puente de un buque, y su mensaje de esperanza y resiliencia.

El tercer premio se otorgó a Carlo Deuxson Santiago por su fotografía “No sign off? No problem” (¿No hay relevo? No hay

problema), que mostraba a un marino “volando” en una escoba.

Al igual que muchos de los materiales presentados, este abordaba una situación frustrante con humor e imaginación.

El jurado alabó en gran manera otras tres fotografías: “Back to Work” (De vuelta al trabajo), de Ceo Angelo D. Fajardo; “Shower Party” (¡Hora de la ducha!), de John Rufo M. Bontilao; y “A Brave Woman that can make a difference” (Una valiente mujer que puede marcar la diferencia), de Mayvine Cloma.

Vea a los ganadores y las imágenes más elogiadas en [www.itfseafarers.org/en/still-at-sea/winners](http://www.itfseafarers.org/en/still-at-sea/winners)

Esas imágenes y los relatos y descripciones que las acompañan constituyen un archivo excepcional que refleja la gran variedad de experiencias de la gente de mar durante la pandemia. Queremos utilizar estos materiales para generar conciencia sobre la vida de la gente de mar fuera del sector marítimo.

**El jurado de Still At Sea estaba integrado por: La presidenta de la Universidad Marítima Mundial, Dra. Cleopatra Doumbia-Henry; Jenn-Hui Tan, director mundial de administración de Fidelity International; el galardonado fotógrafo Rory Carnegie; el fotógrafo y escritor Stefan F. Lindberg; y Katie Higginbottom.**



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

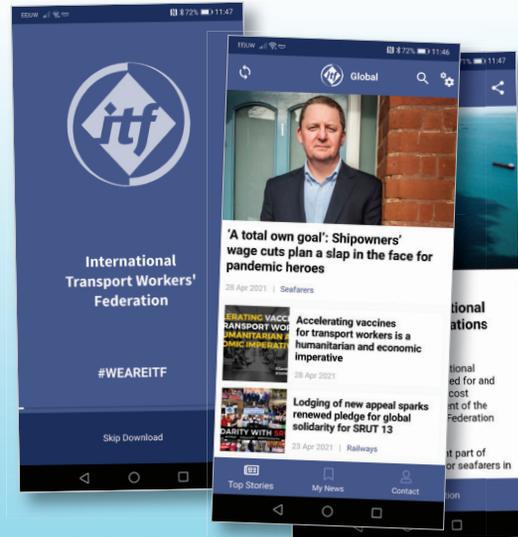
**Aplicaciones gratuitas de la ITF, disponibles tanto para dispositivos Android como iOS**

Descárguelas de su tienda de aplicaciones o de [www.itfseafarers.org/en/look-up/-itf-seafarers-apps](http://www.itfseafarers.org/en/look-up/-itf-seafarers-apps)



## ITF Seafarers

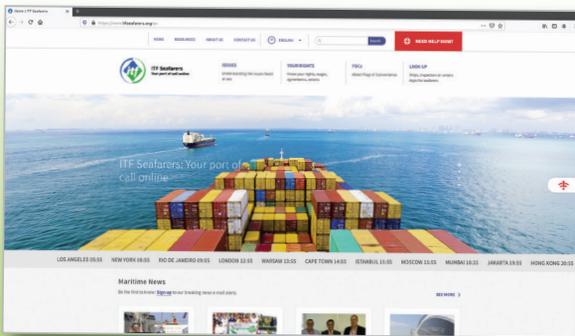
- Infórmese sobre su buque
- Descubra dónde puede obtener ayuda en una crisis
- Póngase en contacto con la ITF
- Encuentre a un inspector de la ITF o un sindicato marítimo de la ITF



## ITF Global

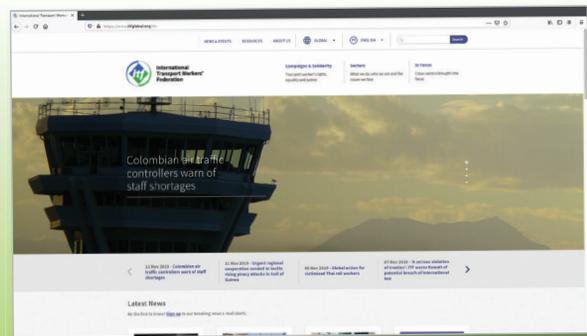
- Siga las últimas noticias sindicales y de la ITF
- Manténgase informado sobre nuestras campañas
- Obtenga más información sobre la ITF y sus sindicatos

## Sitios web de la ITF



### www.itfseafarers.org

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



### www.itfglobal.org

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

## La ITF en las redes sociales

- Manténgase al tanto de las últimas noticias y dé su opinión utilizando **#itfseafarers** en Twitter y en [www.facebook.com/ITFseafarerssupport](http://www.facebook.com/ITFseafarerssupport)
- Síguenos en [www.instagram.com/ITFseafarerssupport](http://www.instagram.com/ITFseafarerssupport)