

Segundo Congreso Internacional de Ciencias Humanas "Actualidad de lo clásico y saberes en disputa de cara a la sociedad digital". Escuela de Humanidades, Universidad Nacional de San Martín, San Martín, 2022.

# Un caso de acción sindical transnacional: La ITF y la Campaña Contra las Banderas de Conveniencia en Argentina y Uruguay.

Patricia Lepratti.

Cita:

Patricia Lepratti (2022). *Un caso de acción sindical transnacional: La ITF y la Campaña Contra las Banderas de Conveniencia en Argentina y Uruguay. Segundo Congreso Internacional de Ciencias Humanas "Actualidad de lo clásico y saberes en disputa de cara a la sociedad digital". Escuela de Humanidades, Universidad Nacional de San Martín, San Martín.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/2.congreso.internacional.de.ciencias.humanas/220>

ARK: <https://n2t.net/ark:/13683/eoQd/Kac>



Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons.  
Para ver una copia de esta licencia, visite  
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.es>.

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

## **Un caso de acción sindical transnacional: La ITF y la Campaña Contra las Banderas de Conveniencia en Argentina y Uruguay.**

Patricia Lepratti Souza  
Conicet-UNSAM  
patricialepratti@gmail.com

### **Resumen**

La International Transport Workers' Federation (ITF), es una federación internacional de sindicatos del transporte (marítimo, terrestre y aéreo), fundada en Londres en 1896. Actualmente la conforman unos 700 sindicatos de 150 países. Entre ellos se encuentran los gremios del transporte agrupados en la Confederación General del Trabajo de la República Argentina (CGT) y la Unión de Trabajadores del Transporte de Uruguay (UTT). Desde 1948 la ITF, lleva adelante una campaña contra el uso de Banderas de Conveniencia (BDC), una modalidad de registro que permite a los buques civiles utilizar el pabellón de otro país. De esta forma las empresas navieras abaratan sus impuestos y también evaden responsabilidades para con los trabajadores. A través de la descripción y el análisis de la campaña contra las BDC llevada adelante por la ITF en los puertos de Argentina y Uruguay, este trabajo busca abordar un caso de transnacionalización de la acción sindical frente a la transnacionalización de los mercados de trabajo.

Palabras clave: acción sindical transnacional, Cono sur, mercados laborales transnacionales, solidaridad internacional, trabajo marítimo.

### **1. La ITF y la Campaña Contra las Banderas de Conveniencia**

A partir de la segunda mitad del siglo XX en las diversas ramas de la industria marítima (transporte, pesca, turismo) se hizo frecuente el uso de las denominadas Banderas de Conveniencia (BDC), según las cuales los buques civiles pueden utilizar el pabellón de otro país mediante un sencillo trámite y el pago de una matrícula. De esta forma las empresas navieras abaratan sus impuestos y, como el país de matrícula generalmente no tiene poder ni recursos para imponer los reglamentos nacionales o internacionales, también se evaden responsabilidades para con los trabajadores<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Algunas BDC de uso corriente son: Belice, Bermudas, Bolivia, Panamá y Sierra Leona entre otros (Acha, 2008).

Desde 1948, la International Transport Worker's Federation (ITF), una federación internacional de sindicatos del transporte, lleva adelante una campaña que busca desalentar su uso, fundamentalmente en buques de la marina mercante<sup>2</sup>. Originalmente, la campaña contra las BDC tenía como objetivo la abolición del sistema y el restablecimiento de un vínculo genuino entre el pabellón del barco, el origen de su tripulación y la jurisdicción de su base operativa. Sin embargo, a medida que la misma se fue desarrollando, este objetivo fue desestimado. La flota de buques con BDC seguía creciendo y ninguna de las acciones de la ITF en su contra tenía un impacto significativo. Ante esta situación, a partir de los años 1970, la federación cambió su estrategia y comenzó a buscar acuerdos con las cámaras internacionales de armadores<sup>3</sup> para regular unas mínimas condiciones de trabajo y salarios en este tipo de naves. Paralelamente, los sindicatos afiliados se comprometieron a nombrar inspectores responsables de hacer cumplir los acuerdos y negociar nuevos contratos<sup>4</sup> en los puertos de su área de influencia. En la actualidad, existe una red de 125 inspectorxs, presentes en 101 puertos de 50 países, coordinados desde la oficina central de la ITF en Londres (ITF, 2018), enlazando escalas globales y locales de acción sindical.

La presente ponencia - enmarcada en una etnografía multisituada (Marcus, 2001) tendiente a identificar la trama institucional y las prácticas a través de las cuales trabajadores del mar de diversos orígenes nacionales demandan derechos en el extremo Sur del Atlántico – expone los avances de investigación en torno al rol de los sindicatos afiliados a la ITF en los puertos de Buenos Aires y Montevideo en la Campaña contra las BDC. Las fuentes utilizadas incluyen documentos publicados por la ITF y entrevistas a los responsables de la campaña en Argentina y Uruguay.

Aunque ambos países cuentan con una importante tradición sindical marítima sobre la que existe una creciente bibliografía (Caruso, 2015; Colombo 2008, 2014; Mendy, 2011; Nieto, 2014, 2016), esta refiere fundamentalmente a su acción en relación a lxs trabajadores, los Estados y las empresas locales. No obstante, la industria marítima es considerada actualmente una industria global no solo porque los buques (mercantes, pesqueros, petroleros, etc.) surcan aguas internacionales y atracan en puertos de diferentes países; sino porque la propiedad de las naves, sus tripulaciones y la normativa a la que están sujetas, están cada vez más transnacionalizadas (Chaumette,

---

<sup>2</sup> En otras ramas del trabajo marítimo, como la pesca industrial, la Campaña contra las BDC ha tenido menor repercusión.

<sup>3</sup> Armadores: Dueños de buques

<sup>4</sup> De acuerdo con la ITF (2018), esta campaña ha conseguido implantar salarios y condiciones laborales mínimamente dignas a bordo de casi 11.500 buques con BDC.

2016; Alderton et. al., 2004). Resulta entonces necesario describir y analizar prácticas sindicales transnacionales como la Campaña contra las BDC con el objetivo de reconocer y problematizar un espectro más amplio de situaciones de vulneración de derechos y mecanismos de exigibilidad de su cumplimiento en el capitalismo tardío.

## **2. La Campaña contra las BDC en Argentina y Uruguay**

El cargo de Inspector de ITF existe en Argentina desde 1995, en primera instancia con sede en Buenos Aires. En el año 2003, debido al gran movimiento de buques graneleros con BDC en los puertos de Rosario, se instaló una segunda inspección en esa ciudad, que en la actualidad (tras la jubilación de uno de los inspectores en 2019), se mantiene como única sede en el país. Antes de ser seleccionados para esta tarea, ambos inspectores se desempeñaron como delegados sindicales del Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante.

De acuerdo con su relato, se realizan dos tipos de inspecciones: las de rutina (que deben cubrir un cupo mínimo de cien por año) y aquellas que responden a un llamado hecho por los propios marinos o por terceros desde cualquier puerto del país<sup>5</sup>. Para las inspecciones de rutina los buques se seleccionan de acuerdo a los “antecedentes” del armador, disponibles en una base de datos permanentemente actualizada por la ITF y a la que solo tienen acceso sus inspectores. Si se constatan irregularidades el inspector busca negociar directamente con la empresa. Debe hacerlo rápidamente considerando el tiempo de estadía del buque en el puerto. En caso de necesitar apoyo para presionar a la empresa armadora se solicita asistencia a los sindicatos nacionales afiliados a la ITF (sobre todo portuarios)<sup>6</sup> para demorar la partida de la nave. Aunque el uso de medidas de fuerza es poco frecuente, tanto trabajadores como empresarios reconocen los altos costos de una interrupción o demora en el proceso de distribución de mercaderías.

Por otra parte, en 2014 el Estado argentino ratificó el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT (CTM-2006)<sup>7</sup>, de acuerdo con el cual los inspectores del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de la Nación (MTEySS), tienen jurisdicción sobre los buques de bandera extranjera que arriben a los puertos de ese país y son contactados por los inspectores de ITF si la situación que ha determinado la denuncia

---

<sup>5</sup> Los terceros pueden ser oficiales de prefectura, trabajadores portuarios y, algunas veces, las agencias marítimas.

<sup>6</sup> Todos gremios del transporte agrupados en la Confederación General del Trabajo de la República Argentina (CGT) son parte de la ITF

<sup>7</sup> La ITF representó a los trabajadores en las negociaciones tripartitas que dieron lugar a este convenio internacional.

no puede ser subsanada durante el tiempo que la nave está en puerto argentino. En ese caso, el MTEySS notifica a las autoridades nacionales del próximo puerto, a la OIT y a la embajada del pabellón, presionando también para su resolución<sup>8</sup>.

En Uruguay, la situación es sensiblemente diferente. En primer lugar, la Unión de Trabajadores del Transporte de Uruguay (UTT)<sup>9</sup> es el único sindicato local afiliado a la ITF. Debido a la histórica posición anticomunista de la federación, ser parte de la misma no ha sido una opción para los otros sindicatos del transporte de Uruguay agrupados en el PIT-CNT (Plenario Intersindical de Trabajadores - Central Nacional de Trabajadores).

La UTT se unió a la ITF en 2002 y desde abril 2019 es uno de los denominados “Contacto ITF”, dentro de la “ITF Latin American Network of Contacts”<sup>10</sup>, red cuyo objetivo es reforzar la capacidad de la ITF para responder a las solicitudes de ayuda de los trabajadores del mar y sumar información a su base de datos con una mayor presencia geográfica en el continente. Los contactos ITF no realizan inspecciones de rutina. Sin embargo, desde 2010 representantes de la UTT visitan semanalmente el puerto para tener contacto regular con tripulaciones de buques con BDC que arriban a Montevideo.

En caso de recibir denuncias, los representantes de la UTT, del mismo modo que los inspectores en Argentina, negocian directamente con las empresas para la resolución de los conflictos. Si bien, la amenaza de una medida de fuerza en el puerto de Montevideo puede ser difícil de gestionar, la extensa red de sindicatos afiliados a la ITF posibilita su organización en otros puertos de la región, como los de Argentina o Brasil.

Por otra parte, aunque el Estado uruguayo no ha ratificado los Convenios de la OIT sobre el Trabajo marítimo (CTM-2006) y Pesquero (C188 -2007), su histórica relación con el movimiento sindical facilita espacios de diálogo y negociación con representantes del gobierno para su resolución a través de la aplicación de otras normas tanto nacionales como internacionales enmarcadas en la Declaración Universal de Derechos Humanos.

---

<sup>8</sup> Si bien los Estados ratificantes son responsables del cumplimiento del CTM-2006 frente a la OIT, la red de inspectores de la ITF ha tenido un rol relevante en la tarea de supervisión notificando a las autoridades estatales sobre las situaciones de incumplimiento.

<sup>9</sup> La UTT agrupa sobre todo a trabajadores de ferrys que cruzan el Río de la Plata.

<sup>10</sup> De la que también son parte sindicatos de Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala y Perú.

Finalmente, si bien el puerto de Montevideo recibe naves de diversa índole, desde que comenzó a operar bajo el régimen de Puerto libre en 1992 (Ley N° 16.246), se ha ido consolidando como plataforma para buques factoría o congeladores de Asia y Europa que realizan sus actividades de pesca en aguas internacionales cercanas a la Antártida. Aunque la ITF capacita a sus inspectores para la supervisión del cumplimiento de normas internacionales sobre el trabajo pesquero, como se mencionó anteriormente, la campaña contra las BDC ha estado fundamentalmente enfocada en el transporte marítimo donde se han desarrollado acuerdos directos con las cámaras empresariales. En este contexto, los tripulantes de buques mercantes o cruceros con BDC contactan a la UTT como parte de la ITF, mientras que los trabajadores de la pesca suelen canalizar sus denuncias a través de otro sindicato local: el Sindicato Único de Trabajadores del Mar y Afines (SUNTMA) (Lepratti, 2018). En ambos casos, la asistencia a los trabajadores de los más diversos orígenes nacionales está sustentada en los discursos de solidaridad e internacionalismo obrero.

### **3. Conclusiones**

La reestructuración contemporánea del mundo del trabajo crea tanto desafíos como oportunidades para la acción sindical. En el caso de la Campaña contra las Banderas de Conveniencia en Buenos Aires y Montevideo, nuevas estrategias sindicales son canalizadas a través de históricas redes, infraestructuras y tácticas del movimiento obrero. Apelando a la solidaridad internacional e intergremial, los inspectores y contactos de ITF presionan a las empresas navieras a cumplir con sus contratos más allá de la localización de sus oficinas o la jurisdicción de su pabellón. Por otra parte, el vínculo entre los sindicatos y el Estado en países como Argentina y Uruguay, facilitan el trabajo en conjunto y la búsqueda de posibles soluciones recurriendo a normas nacionales o internacionales. No obstante, el desarrollo de esta cooperación no ha sido automático y ha requerido el replanteamiento estratégico de los intereses de los sindicatos del sector en el presente contexto transnacional apelando a discursos de solidaridad e internacionalismo obrero para la exigencia del cumplimiento de normas enmarcadas en el régimen internacional de derechos humanos.

### **Bibliografía**

ACHA, H. 2008. "La bandera de conveniencia". En: *Aequitas Virtual*. Universidad del Salvador. Buenos Aires. Disponible en: <http://www.salvador.edu.ar/juri/aequitasNE/nroocho/Derecho%20Registral-BANDERAS%20DE%20CONVENIENCIA-Acha.pdf>

ALDERTON T., BLOOR M., KAHVECI E., LANE, T. SAMPSON H., THOMAS M., WINCHESTER ., WU B. y ZHAO M. 2004. *The Global Seafarer. Living and working conditions in a globalized industry.* International Labour Office (ILO) y The Seafarers International Research Centre. Ginebra.

CARUSO, L. 2015. "Repensar la organización obrera desde la experiencia gremial a bordo: las Sociedades de Resistencia de Marineros y Foguistas de Buenos Aires (1895-1907)" En: *Cuadernos del CIESAL*. Rosario. Año 2015. P11-34.

CHAUMETTE, P. (Coordinador) 2016. *Seafarers: an international labour market in perspective. Gens de mer: un marché international du travail.* Université de Nantes-Gomylex Editorial. Bilbao.

COLOMBO, G. 2014. *De la revolución productiva a la crisis de la merluza: El conflicto social en la industria pesquera marplatense. Años. 1989-2001.* Tesis de posgrado. Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Disponible en: <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.998/te.998.pdf>

COLOMBO, G y NIETO, A. 2008. "Aproximación a las formas de la lucha obrera en la industria de la pesca, Mar del Plata 1997-2007". En: *Labour Again Publications*. Amsterdam. 2008. 1-15.

ITF. International Transport Workers' Federation. 2018. *Seafarers' bulletin. Abandonment: a blight on the industry.* N°32/2018 Disponible en: <https://www.itfglobal.org/es/sector/seafarers/banderas-de-conveniencia>

LEPRATTI, P. 2018. *Fronteras líquidas. Trabajadores del mar peruanos en Montevideo. Contextos, sujetos y trayectorias de la inmigración en el Uruguay del siglo XXI.* Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Universidad de la República. Montevideo.

MARCUS, G. 2001. "Etnografía en/del sistema mundo. El surgimiento de la etnografía multilocal". En: *Alteridades*. 2001 N° 11. Pp 111-127. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74702209>

MENDY, M.; MIGLIARO, A.; ETCHEBEHERE, C. 2011. "Modelo agotado, trabajadores explotados: el caso de la pesca en el Uruguay". Disponible en: <http://www.unl.edu.ar/iberoextension/dvd/archivos/ponencias/mesa3/modelo-agotado-trabajadores-.pdf>.

NIETO, A. 2016. "Negociación colectiva y lucha de clases: convenio laboral para fileterxs (1969-1970)". En: *Anuario del Instituto de Historia Argentina*. 16, 1, 4-206- 1-24.

NIETO, A. 2014. "Organización y lucha obrera en la Argentina contemporánea: la experiencia del Sindicato Marítimo de Pescadores (2000-2012)." Universidad Nacional de Santiago del Estero. Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales. Programa de Investigaciones sobre Trabajo y Sociedad. Maestría en Estudios Sociales para América Latina. Trabajo y Sociedad. 23. 12-2014. 179-204.

OIT. Organización Internacional del Trabajo. 2007. *Convenio sobre el trabajo en la pesca.* Disponible en: [https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100\\_ILO\\_CODE:C188](https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C188)

OIT. Organización Internacional del Trabajo. 2006. *Convenio sobre el trabajo marítimo.* Disponible en: [http://www.ilo.org/ilc/ILCSessions/103/reports/WCMS\\_249719/lang-es/index.htm](http://www.ilo.org/ilc/ILCSessions/103/reports/WCMS_249719/lang-es/index.htm).