

DETENER LA COMPETICIÓN A LA BAJA

CÓMO PONER FIN A LA CAÍDA DE
LOS PRECIOS Y A LOS RECORTES
EN LOS SERVICIOS DE REMOLQUE

**DOCUMENTO DE POSICIÓN
SOBRE EL SECTOR DE REMOLCADORES**
SECCIÓN DE NAVEGACIÓN INTERIOR DE LA ITF
MARZO DE 2022



LAS ALIANZAS NAVIERAS DEJAN AL SECTOR DEL REMOLQUE CON EL AGUA AL CUELLO



El año pasado, Troy Pearson y Charley Cragg perdieron la vida cuando remolcaban una barcaza para la multinacional Río Tinto, en aguas gélidas y embravecidas. Se les presionó para salir a trabajar a pesar de la inseguridad de las condiciones meteorológicas para navegar en un remolcador de aquellas dimensiones. Lamentablemente, su trágica historia es una más de tantas.

Los trabajadores y las trabajadoras de los remolcadores son un eslabón fundamental en las cadenas de suministro mundiales, ya que prestan un servicio esencial en puertos, canales y zonas costeras. Ayudan a los buques más grandes a maniobrar en aguas confinadas y a atracar con seguridad. Sin embarcaciones de remolque, practicaje y empuje, los buques no pueden atracar con seguridad, ni atravesar las grandes vías de navegación.

Las condiciones laborales de las tripulaciones de remolcadores se han deteriorado con rapidez durante la pandemia de COVID-19, a pesar de que se debería haber reconocido su importancia para el funcionamiento de las cadenas de suministro.

Sin este sector, y sin sus trabajadores y trabajadoras, el comercio mundial se paralizaría.

El sector de los servicios de remolque será, con toda probabilidad, la próxima línea que atravesará la crisis de las cadenas de suministro mundiales —que copó todas las portadas de los medios de comunicación a lo largo de la pandemia de COVID-19—. El comportamiento monopolístico de las grandes navieras y la salvaje competencia para bajar los precios de estos servicios están generalizando unas normas de funcionamiento inseguras e insostenibles en todo el sector.

La ITF es testigo de este deterioro en todo el mundo. Como federación mundial de sindicatos representantes de trabajadores y trabajadoras de remolcadores, hemos comprobado cómo se está atacando a los salarios, las condiciones laborales y las normas de seguridad en Australia, Nueva Zelanda, Baréin, Bélgica, Panamá y Marruecos.

Se está obligando a las tripulaciones a trabajar más horas a cambio de menos dinero. No se les pagan las horas extraordinarias. Los accidentes laborales son cada vez más frecuentes. Tanto los niveles de dotación inseguros como los incumplimientos de los tiempos de descanso obligatorios por ley se están convirtiendo en moneda común. Los niveles de estrés y fatiga cada vez son mayores. Y, trágicamente, como les ocurrió a Troy y Charley, se están perdiendo vidas humanas innecesariamente.

La pregunta clave es: ¿por qué está sucediendo esto? La investigación de la ITF, incluidas entrevistas con trabajadores y especialistas del sector, revela que esta competición a la baja está impulsada por la consolidación, el dominio en el mercado y el comportamiento monopolístico de las principales compañías navieras (y de sus filiales operadoras de remolcadores), que utilizan su nueva influencia para exprimir a los proveedores de servicios de remolque y obligarles a reducir los precios.

Las navieras consolidadas y más rentables han creado compañías de remolque consolidadas pero menos rentables. Dado que cada vez resulta más difícil sobrevivir a las presiones que obligan a reducir los precios, muchas compañías de servicios de remolque han abandonado el mercado o se han fusionado con compañías más grandes que cuentan con recursos para mantenerse a flote. En Europa, por ejemplo, se ha pasado de diez grandes operadores de servicios de remolque a sólo tres en menos de una década.

Estas alianzas están imponiendo una reducción de los precios de los servicios de remolque hasta niveles inseguros e insostenibles. Es tal la influencia que tienen las navieras sobre los operadores de remolcadores que, de hecho, les permite imponer los precios por los servicios, con la amenaza implícita de que, si no se reducen, la alianza dejará de recurrir a sus servicios.

El actual entorno de licitación, cada vez más feroz, surgido del dominio en el mercado de las alianzas navieras ha empeorado las condiciones laborales, ya que los operadores de remolcadores se ven obligados a reducir costes de mano de obra y a abusar de la legislación laboral. Las empresas están dando la espalda a los convenios colectivos que habían suscrito hace tiempo, dando así lugar a un aumento en la precarización del sector. Numerosos trabajadores y trabajadoras se han visto obligados a convertirse en contratistas independientes.

Muchos operadores también han reducido sus inversiones en la mejora y mantenimiento de su flota y están minimizando los niveles de tripulación, lo que multiplica los riesgos para la seguridad de los trabajadores, del medioambiente, de la infraestructura marítima y de otros buques.

Y, todo ello, a pesar de que se están transportando volúmenes récord de contenedores y de que se han disparado los precios que cobran las navieras. Estas compañías no están compartiendo equitativamente su nueva riqueza con el personal de toda la cadena de suministro marítima que la hacen posible. Este año, por ejemplo, el propietario de Svitzer, A.P. Moller-Maersk, obtuvo un beneficio de 24 000 millones de dólares, pero el personal de los remolcadores recibe salarios menguantes y trabaja en peores condiciones laborales y de seguridad.

Se suponía que las alianzas de las empresas del transporte marítimo de contenedores iban a impulsar la productividad en toda la industria, pero las investigaciones de la OCDE revelan que la concentración corporativa no ha propiciado la eficacia prevista. Sólo las navieras se han beneficiado de sus alianzas, sobre todo durante la pandemia.

El personal de remolcadores está haciendo sonar las sirenas en señal de alarma sobre la crisis en este sector, porque están al límite. Los riesgos para la vida humana, el medioambiente y el funcionamiento de nuestras cadenas de suministro mundiales son inmensos.

Cuando el Ever Given bloqueó el canal de Suez y paralizó el transporte mundial de mercancías con un coste de 9600 millones de dólares diarios, fueron los tripulantes de los barcos remolcadores y de salvamento quienes permitieron reabrir esta crucial vía navegable gracias a su duro trabajo y perseverancia. El coste que puede suponer llevar al límite a las tripulaciones de los remolcadores es incalculable. Los Gobiernos y la industria deben prestar atención al enorme riesgo que supone esta competición encarnizada para el comercio mundial.

Es hora de que todos los integrantes de la industria marítima y sus principales clientes — desde las navieras hasta los inversores, pasando por los directores generales de las gigantes multinacionales de bienes de consumo — presten atención a la exigencia de cambio urgente que están lanzando los trabajadores y las trabajadoras de remolcadores y sus sindicatos. Sea cual sea el enfoque que decidan aplicar — el deber de diligencia en materia de derechos humanos, los criterios medioambientales, sociales y de gobernanza (ESG), la responsabilidad corporativa o simplemente la gestión de riesgos —, las compañías no pueden ignorar esta crisis.

Lanzamos un llamamiento urgente a las compañías navieras de transporte de contenedores, a sus clientes, a los operadores de servicios de remolque y a los organismos reguladores para que se sienten con la ITF y sus afiliadas a acordar colectivamente unas tarifas y condiciones de empleo justas, seguras y sostenibles desde el punto de vista financiero para todas las partes.

Stephen Cotton
Secretario General de la ITF

NUESTROS PROBLEMAS SON LOCALES, LAS SOLUCIONES, MUNDIALES

LAS TRIPULACIONES

DE REMOLCADORES SE ORGANIZAN



Las tripulaciones de remolcadores de todo el mundo padecen las peores consecuencias de la espiral descendente en la que han caído sus salarios y condiciones laborales, y de la paulatina erosión de la seguridad en sus prácticas de trabajo.

Lamentablemente, ya conocemos las consecuencias de esta feroz competencia a la baja por la tragedia del remolcador Ingenika, cuyo hundimiento en febrero de 2021 costó la vida a dos trabajadores.

Tener una industria regulada meticulosamente, que invierte en su mano de obra, es rentable en términos económicos. Fuimos testigos de lo valiosa que es la labor del personal de los remolcadores, cuando rescataron el Ever Given en el canal de Suez. Su trabajo ahorró a la economía mundial miles de millones de dólares, que se habrían perdido si el bloqueo del canal se hubiera prolongado una semana más.

No debemos olvidarnos de los cientos de miles de trabajadores y trabajadoras de la navegación interior que también forman parte de la cadena de suministro marítima. A muchos de ellos apenas se les reconoce su labor y trabajan en pésimas condiciones como, por ejemplo, los trabajadores dedicados al comercio y la prestación de servicios en el golfo de Bengala.

Esperamos que el lanzamiento de nuestra campaña atraiga la atención mundial hacia este colectivo infravalorado: las tripulaciones de los remolcadores.

En Europa, la pandemia ha diezmado el sector de los cruceros fluviales, cuyo personal quiere recuperar su empleo, pero recibiendo un salario justo y conforme a las normas europeas aceptables.

Nuestros problemas son locales, pero las soluciones que necesitamos son mundiales. Afortunadamente, los trabajadores y las trabajadoras de los remolcadores se han concienciado sobre su problemática y se están organizando.

Como presidente de la Sección de Navegación Interior de la ITF, soy consciente de lo mucho que queda por hacer en nuestra industria mundial. La ITF no dudará en luchar por un futuro mejor en el que estos trabajadores y trabajadoras esenciales reciban el reconocimiento y las condiciones que merecen.

Yury Sukhorukov

Presidente de la Sección de la Navegación Interior de la ITF

LOS CUATRO PILARES DE LA ITF PARA LA SEGURIDAD DEL SECTOR DE REMOLCADORES



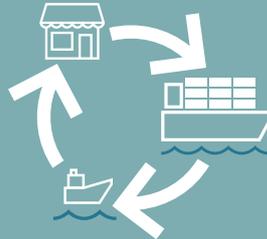
NORMATIVA

Normas claras y disponibles públicamente que consigan optimizar la seguridad e impidan los abusos de las compañías.



CONTROL DEL CUMPLIMIENTO

Control exhaustivo del cumplimiento de la normativa vigente por parte del Estado rector del puerto, de las autoridades portuarias y de las vías de navegación interior, y respuesta inmediata a los problemas de seguridad que planteen los trabajadores y trabajadoras de remolcadores y sus sindicatos.



RENDICIÓN DE CUENTAS

Escrutinio de la cadena de suministro (incluidos sus contratistas, filiales y demás integrantes) para velar por que se pagan unos precios equitativos y que se exige a los operadores de los remolcadores que apliquen unas condiciones laborales seguras y justas.



REPRESENTACIÓN

Representación de los trabajadores y las trabajadoras en todos los niveles de la cadena de suministro de los remolcadores, y apoyo explícito a la negociación colectiva y la libertad de asociación, para que el personal de los remolcadores pueda formar y afiliarse a organizaciones sindicales independientes y participar en ellas.

La normativa debe:

- abarcar los remolcadores de todos los tamaños.
- establecer unos niveles seguros de dotación a bordo.
- estipular un máximo de horas de trabajo y un mínimo de horas de descanso.
- establecer ratios seguros de tonelaje entre el remolcador y el buque remolcado.
- determinar la seguridad de los equipos y los niveles de equipamiento.
- cumplir o establecer los requisitos medioambientales pertinentes.
- contemplar los derechos de libertad de asociación y negociación colectiva.
- velar por el cumplimiento.
- ser revisada periódicamente, en consulta con el personal de los remolcadores y sus sindicatos.
- proporcionar una capacitación y educación adecuadas al personal de los remolcadores.

El control del cumplimiento debe:

- contar con la financiación suficiente.
- dar lugar a sanciones equitativas.
- proceder a inspecciones periódicas con personal capacitado y cualificado.
- defender el empleo, el estatus y los intereses de los trabajadores y las trabajadoras que se nieguen a tripular los buques en condiciones meteorológicas o de navegación inseguras (por ejemplo, con tripulación insuficiente).

La rendición de cuentas debe:

- garantizar que las navieras fijan unos precios equitativos por los servicios de remolque.
- velar por el respeto de los derechos a la negociación colectiva y a la libertad de asociación de todo el personal de su cadena de suministro.
- abstenerse de firmar contratos que obliguen a operar por debajo de coste, especialmente por debajo de los costes de mano de obra reales.
- instar a la gerencia a mantener una total transparencia sobre tarifas y descuentos.
- evitar el fomento de la competencia desleal.
- exigir a los proveedores y a las navieras que investiguen los contratos para evitar tratar con operadores que violen las normas laborales.
- velar por que los operadores contratados cumplen la normativa nacional e internacional.

La representación debe:

- garantizar que los salarios y las condiciones laborales del personal de los remolcadores se establecen mediante negociaciones con los sindicatos o sus representantes.
- abarcar todas las empresas de la cadena de suministro marítima, preferiblemente con un organismo sindical transfronterizo de alcance internacional, como la ITF o la ETF.
- incluir a los operadores, los clientes y las empresas líderes, así como consultas con los organismos gubernamentales y de control.
- reafirmar el derecho fundamental de los trabajadores y trabajadoras a la negociación colectiva.
- respetar la libertad de los y las representantes sindicales para visitar los remolcadores.



LA MÁS LETAL COMPETICIÓN A LA BAJA

HASTA AHORA

A pesar de que el 90% de todas las mercancías se transportan por mar, la opinión pública desconoce el papel fundamental que desempeñan los trabajadores y las trabajadoras de los remolcadores. La Cámara Naviera Internacional (ICS) valora las mercancías transportadas por mar, incluidos los portacontenedores, los graneleros y los petroleros, en 14 billones de dólares al año.

Los megaportacontenedores de nueva generación, con sus decenas de miles de “cajas”, no pueden atracar para cargar o descargar su mercancía sin unos servicios de remolque eficaces y fiables. Sin ellos, tampoco pueden los petroleros o los graneleros entrar o salir de los puertos de forma segura para contribuir en el comercio mundial, con lo que nuestras cadenas de suministro se quedarían sin el combustible, los alimentos y las materias primas esenciales para preservar la salud y propiciar la recuperación económica del mundo tras la pandemia del COVID-19.

Las tripulaciones de los remolcadores realizan operaciones de salvamento y guían a los buques a través de las principales vías navegables, como los canales de Panamá y Suez, los Grandes Lagos de Norteamérica y los caudalosos sistemas fluviales de Brasil, Argentina y Rusia.

**EN DEFINITIVA:
SIN REMOLCADORES,
NADA SE MUEVE.**

El problema

A pesar de ser héroes anónimos, las vidas de los cerca de 100 000 tripulantes de miles de remolcadores cada vez corren más riesgo. La ITF, como federación mundial de sindicatos representantes de las tripulaciones de remolcadores, ha recibido noticia en los últimos cinco años de docenas de sus sindicatos nacionales afiliados expresando su alarma por las condiciones que soportan estos trabajadores y trabajadoras esenciales. Trabajan un número extenuante de horas, sin descansos adecuados y con niveles de dotación inseguros y sus derechos fundamentales están siendo socavados. El empeoramiento de la vida laboral en el sector de remolcadores es un reflejo de la creciente presión en esta industria.

La reducción de las tarifas de los contratos por servicios de remolque, impulsada por las grandes navieras y las autoridades portuarias, es el motor de esta peligrosa competición a la baja. Se están tomando atajos para reducir gastos, y esto les está costando la vida a muchos trabajadores.

Las multinacionales del transporte marítimo han obtenido beneficios récord durante la pandemia. La consolidación de las navieras de transporte de contenedores ha aumentado su influencia hasta permitirles presionar para que se reduzcan los precios de los servicios de remolque, sin pensar en las consecuencias.

En 2018, el Foro Internacional de Transporte de la OCDE concluyó que: “El dominio de las alianzas y los megabuques en los principales puertos tiene efectos similares a los de los operadores de terminales: necesidad de más inversiones de capital, más altibajos, presión sobre las tarifas y disminución de la rentabilidad de las inversiones”¹.

¹The Impact of Alliances in Container Shipping [El impacto de las alianzas en el transporte marítimo de contenedores], Foro Internacional de Transporte de la OCDE; 2018. Disponible en: <https://www.itf-oecd.org/impact-alliances-container-shipping>

El poder de las alianzas para fijar los precios reduce las tarifas del sector y los presupuestos de los que disponen los operadores, lo que les lleva a hacer recortes que obligan a las tripulaciones a realizar el mismo volumen de trabajo (o más) con menores presupuestos, menos personal y mayor riesgo.

Resulta difícil cuantificar los resultados financieros de los operadores de remolcadores dado que la mayoría de ellos no cotizan en bolsa o no tienen su sede en jurisdicciones que exigen la publicación de las finanzas de las empresas.

Esta falta de transparencia financiera también existe entre las compañías navieras. El secretismo en la fijación de precios y en la licitación y adjudicación de los contratos permite a las navieras no divulgar los precios que pagan por estos servicios, de manera que el público en general, las empresas interesadas, los sindicatos y los grupos de trabajadores no tienen acceso a esta información.

Las empresas podrían estar fijando unos precios por debajo del coste necesario para operar los servicios de remolque de forma segura. Sabemos, por experiencia, que la presión a la baja de los salarios y las condiciones laborales en los remolcadores se debe a la competencia en precios a la baja que libran los operadores.

La falta de transparencia y la propia naturaleza de la industria del transporte marítimo permiten a las alianzas utilizar su enorme poder de mercado para dictar de hecho las tarifas, sin que la comunidad en general se haga mucho eco de ello.

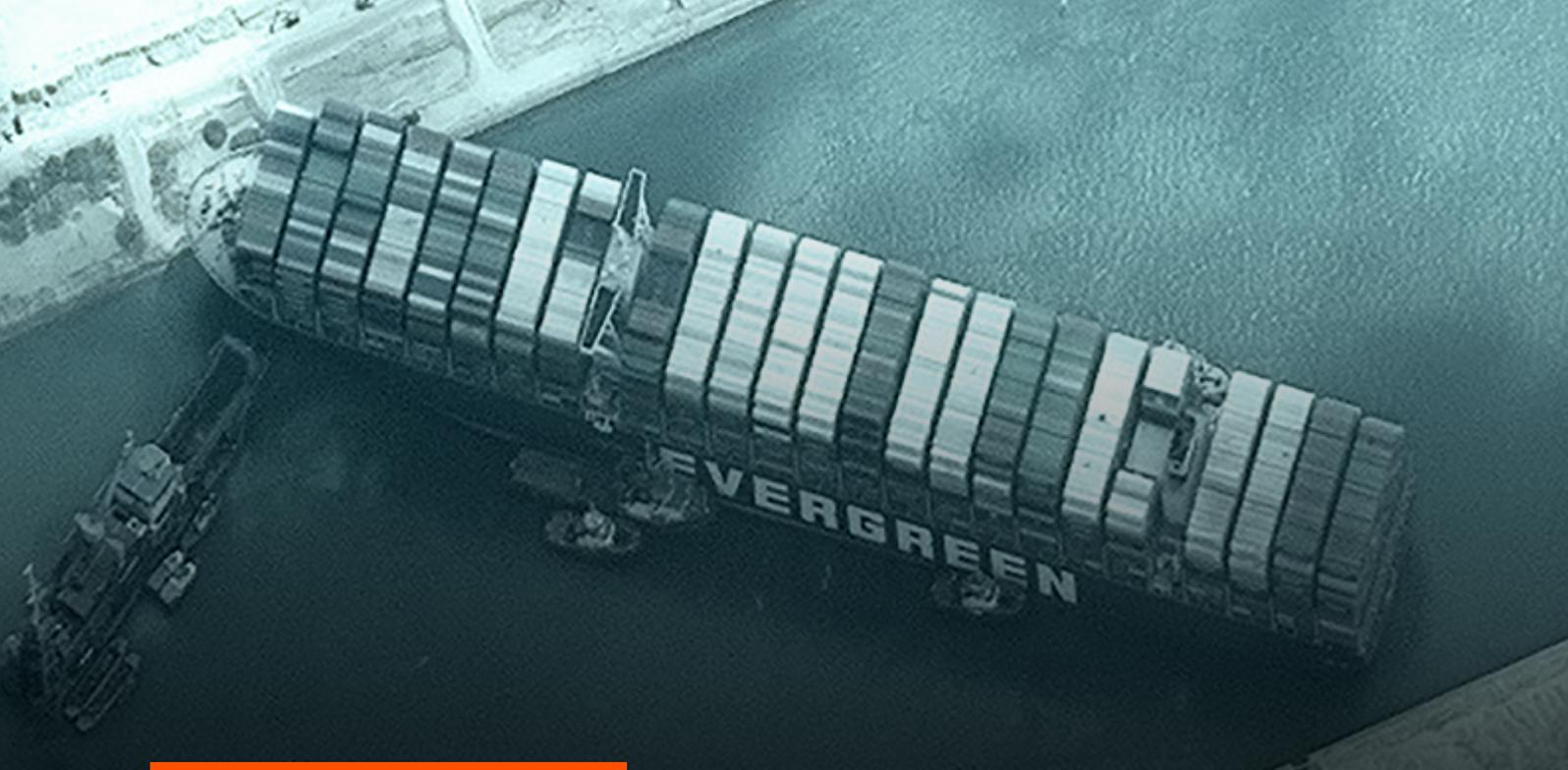
La consolidación del transporte marítimo ha llevado a la consolidación de los servicios de remolque: cada vez son menos los operadores de remolque respetables que pueden sobrevivir a la presión de unos precios menguantes y a la competencia en los puertos. En Europa, por ejemplo, el número de grandes operadores ha disminuido de diez a sólo tres en menos de una década, y dos de ellos son propiedad de empresas que gestionan grandes líneas marítimas.

Este proceso de consolidación está dando como resultado una disminución de la inversión en remolcadores, un empeoramiento de las condiciones laborales, un descenso de los salarios y deficiencias que comprometen la seguridad del personal de remolcadores.

Desde la ITF y nuestra familia sindical mundial instamos a las grandes compañías de transporte marítimo de contenedores y a las compañías propietarias de las mercancías (marcas), así como a los Gobiernos, a que asuman la responsabilidad que a cada uno le corresponde para frenar esta letal competición a la baja.

“EL SECTOR DE LOS REMOLCADORES EN EUROPA PODRÍA ESTAR SOMETIDO A PRÁCTICAS PREDATORIAS DE FIJACIÓN DE PRECIOS. SEGÚN UNA EMPRESA DE SERVICIOS DE REMOLQUE, EN UN PUERTO PORTUGUÉS SE HAN OFRECIDO ESTE TIPO DE SERVICIOS A EN TORNO AL 5 % DE SU COSTE ESTIMADO. EN DINAMARCA Y SUECIA SE HAN OBSERVADO PRÁCTICAS SIMILARES”.

FORO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE, 2018



CASO PRÁCTICO EGIPTO

El bloqueo del canal de Suez por el Ever Given puso, por fin, el foco en la fragilidad de las cadenas de suministro.

En marzo de 2021, el Ever Given encalló en los bancos de arena del canal de Suez, la vía navegable controlada por Egipto por la que pasa el 12 % del comercio mundial. Este portacontenedores de 400 metros de eslora bloqueó el canal durante más de una semana, impidiendo o retrasando un volumen de comercio estimado en 9600 millones de dólares.

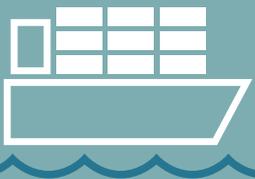
Para las decenas de miles de consumidores y empresas directamente afectadas, y para los miles de millones de personas que fueron testigo, el Ever Given puso de manifiesto la precariedad de nuestras cadenas de suministro mundiales.

El Ever Given también nos recordó lo esencial que es el transporte marítimo para nuestra vida, incluso en la era de Zoom y del transporte aéreo comercial. Seguimos transportando por mar el 90 % de todas las mercancías, y cada barco precisa de trabajadores y trabajadoras en mar y en tierra para hacerlo viable.

El mundo, expectante, siguió paso a paso la transmisión de los infatigables esfuerzos de los buques remolcadores y de salvamento, locales e internacionales, que, el 29 de marzo, lograron por fin liberar al Ever Given. En el centro de cada plano pudimos ver a las tripulaciones de los remolcadores llenas de júbilo.

Lamentablemente, a pesar de esta gran publicidad y de la fascinación técnica de los medios de comunicación por el trabajo de los remolcadores, los sindicatos afiliados a la ITF siguen preocupados por el hecho de que esto no se haya traducido aún en el cambio normativo y cultural necesario para abordar los problemas denunciados por los trabajadores y las trabajadoras de los remolcadores. Nos preocupa que sea sólo cuestión de tiempo hasta que se repita una situación comparable al bloqueo del canal de Suez de 2021 a una escala mayor y más calamitosa. Si ocurriera lo mismo en el canal de Panamá, nos tememos lo peor.

EVER GIVEN



22 940 TONELADAS NETAS
79 500 HP DE POTENCIA
20 124 CONTENEDORES

REMOLCADORES DE ASISTENCIA



30-50 TONELADAS
2000-3000 HP DE POTENCIA

“LA SAGA DE LAMENTACIONES EVIDENCIA LA FRAGILIDAD DEL COMERCIO MUNDIAL. HA BASTADO UNA RÁFAGA DE VIENTO PARA PARALIZARLO TODO”.

ALEX CHRISTIAN, WIRED

“LA FATIGA ES UNO DE LOS PRINCIPALES RIESGOS DE SEGURIDAD QUE PADECE LA GENTE DE MAR, Y QUIENES ESTÁN DE GUARDIA, EN PARTICULAR. NO GESTIONAR LA FATIGA PUEDE DAR LUGAR A LA PÉRDIDA DE VIDAS Y A DAÑOS MATERIALES Y MEDIOAMBIENTALES”.

OFICINA AUSTRALIANA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE, 2011

LO QUE ERA UN TRABAJO PELIGROSO ES AHORA MORTAL

Remolcadores en el **PUERTO DE TÁNGER (MARRUECOS)** luchan contra el oleaje para engancharse a un portacontenedores. A pesar de su experiencia y destreza, el personal de remolcadores ponen su vida en riesgo cuando les presionan a salir con mal tiempo.

El empeoramiento de las condiciones de salud y seguridad es una de las principales consecuencias de la competencia a la baja y de una normativa mal diseñada o mal aplicada. Los trabajadores y las trabajadoras de los remolcadores padecen las repercusiones cada día. Están presenciando cómo sus empleadores aplican recortes que derivan en un deterioro de las condiciones laborales, el aumento de los problemas de ansiedad y un riesgo creciente de accidentes y lesiones en el lugar de trabajo, a menudo debido al aumento de la fatiga.

El problema se constata en todas partes. Trabajadores y trabajadoras de países tan distantes como Nueva Zelanda (Aotearoa en maorí) o Panamá denuncian la falta de una normativa que determine unos niveles seguros de dotación y de horas de trabajo y de descanso. Una mano de obra fatigada aumenta la probabilidad de accidentes graves y mortales.

Estos problemas de salud y seguridad podrían perjudicar, además de al personal de los remolcadores, a todas las personas que operan en los concurridos entornos portuarios y marítimo-industriales, entre los que se encuentran la gente de mar, los portuarios y otros usuarios de las vías navegables, como los pescadores comerciales y de recreo.

En Aotearoa los niveles de dotación pueden llegar a ser de tan sólo dos personas a bordo. En la práctica, esto significa que si uno de los miembros de la tripulación cae por la borda o enferma, no hay tripulación suficiente para pilotar el barco y realizar un rescate.

Además de la fatiga, el riesgo de accidentes y de lesiones está aumentando debido a los recortes paulatinos, pero persistentes, de los presupuestos de capital y seguridad. Aunque un cliente pueda pensar que ahorrarse “unos dólares aquí” o “unos euros allá” en los contratos de los servicios de remolque tiene poco impacto, lo cierto es que, tomado en conjunto, da como resultado una competencia descarnada por la que se procede a hacer recortes en el mantenimiento, diferir la inversión en equipos fiables, retrasar la renovación de las flotas para adecuarlas a su propósito y dejar de capacitar adecuadamente a la tripulación. El resultado global es un servicio de remolcadores menos fiable, en el que se practican recortes y se pierden vidas.



Los remolcadores, al ser de tonelaje relativamente pequeño, corren el peligro de que las olas les desborden y de zozobrar, como ocurrió en **AUSTRALIA** en el **OCÉANO PACÍFICO**.



CASO PRÁCTICO AUSTRALIA

Svitzer empeora una mala situación

Para los operadores que luchan contra la competencia desleal, Svitzer, en Australia, es el ejemplo de lo que no deben hacer para solucionar sus problemas. En lugar de sentarse a hablar con los sindicatos para encontrar juntos una forma de estabilizar un mercado disfuncional, Svitzer trata de recuperar su rentabilidad aprovechando las lagunas de la legislación laboral australiana o presionando para que se modifique la Ley de Trabajo Justo, y así poder prescindir de la negociación colectiva.

¿Cómo se ha llegado a esta situación?

En 2007, la división de remolque de A.P. Moller-Maersk, Svitzer Wijismuller (Svitzer), compró la australiana Adsteam Marine Ltd., una empresa con importantes operaciones a nivel local y en el Reino Unido.

Esta adquisición permitió a Svitzer controlar dos tercios del mercado de servicios de remolque del Reino Unido. En Australia, la compra de Svitzer vino acompañada de una flota de buques, un contrato gubernamental de respuesta a emergencias y, aún más importante, Svitzer adquirió una red de "licencias exclusivas de remolque" con muchas de las autoridades portuarias de Australia, operaciones portuarias arrendadas y privatizadas, y terminales especializadas en exportaciones de materias primas.

A pesar de que su negocio australiano sigue representando una cuarta parte del empleo de Svitzer en 2022 a nivel mundial, las operaciones y la cuota de mercado de la firma en el país han estado bajo una presión creciente. Al mismo tiempo, la gerencia australiana de la compañía se ha vuelto cada vez más hostil hacia los tres sindicatos representantes de sus mil trabajadores y trabajadoras en el país. Se ha desviado en varias ocasiones de manera notoria e incómoda de los valores mundiales de la empresa matriz, A.P. Moller-Maersk.

La gerencia australiana de Svitzer ha declarado públicamente que la causa por la que está intentando eliminar disposiciones del convenio colectivo vigente es la creciente presión de la competencia sobre la empresa. Svitzer ha perdido algunos contratos de operador exclusivo que tenía en 2007 con las autoridades portuarias debido a sus precios, pero, recientemente, ha conseguido varios contratos importantes a largo plazo, principalmente con los sectores gubernamental y de gas natural licuado.

Cuando las licencias cambian de manos entre operadores, la fuerza laboral de los remolcadores suele salir perdiendo. Cuando Svitzer perdió su contrato con el puerto de Gladstone a favor de la holandesa SMIT, en 2011, muchos empleados de Svitzer perdieron sus derechos, incluso después de que les contratara SMIT. Lamentablemente, muchos de los nuevos empleados contratados por Svitzer perdieron las horas que habían acumulado para poder acceder a los derechos de licencia

por servicio prolongado, y tuvieron que volver a empezar de cero.

La competencia también ha llegado al sector y algunos puertos exponen a los operadores de remolcadores directamente a los navieros clientes. Algunas autoridades portuarias han pasado de conceder licencias exclusivas a imponer una competencia abierta en un solo puerto o zona de terminales, de modo que varios operadores pujan por el negocio de las compañías navieras o sus alianzas.

Aunque Svitzer publica sus tarifas de remolque, sigue manteniendo muy en secreto la cantidad de descuentos ofrecidos a las principales navieras. A nivel internacional, estos descuentos pueden llegar hasta el 50 % de los precios publicados. Esta falta de transparencia dificulta que otros usuarios del puerto sepan si están pagando subvenciones cruzadas a través de sus respectivos precios, o que los trabajadores y sus sindicatos se hagan una idea exacta de la situación fiscal de la compañía.

Los operadores y algunos sindicatos critican el modelo de licencia no exclusiva por considerarlo insostenible, por desalentar la inversión y, en la mayoría de los casos, por suponer un mal uso de los recursos, ya que la presencia de muchos operadores en un mismo puerto suele implicar que haya remolcadores inactivos, debido a que no hay un volumen suficiente de tráfico de atraque.

En cambio, los operadores entran y salen del mercado marítimo, a menudo en función de su acceso a préstamos de bajo coste, lo que genera un clima de ansiedad constante entre la mano de obra afectada, que se reparte entre todos los operadores. Este modelo de regulación afianza la competencia a la baja, sobre todo en los puertos de menor tamaño, como los que salpican la costa australiana.

Reducir costes a expensas del personal de emolcadores

La competencia le está ganando la partida a Svitzer en este clima desregulado, tanto en las licencias exclusivas como en las no exclusivas, y Svitzer está convencida de que se debe a la capacidad de sus rivales para ahorrar costes de mano de obra.

Engage Marine, uno de esos rivales, fue creada en 2016 por el antiguo director general de Svitzer Australia. Opera en solitario en otros tres lugares y, como empresa conjunta con el operador mundial SMIT Lamnalco, en tres puertos, incluida Botany, la terminal de contenedores más concurrida de Australia.

En agosto de 2021, Svitzer perdió otro contrato: CSL concedió a Engage el subcontrato de los servicios de remolque en el puerto de Whyalla, en el sur de Australia, del gigante minero Arrium. Allí, Engage Marine ha continuado negándose a tratar con los sindicatos marítimos de Australia y obliga al personal de remolcadores de la empresa a vivir en la embarcación por periodos de dos semanas, con niveles de dotación inferiores a los del convenio colectivo de Svitzer.

En lugar de oponerse al deterioro de las normas de empleo y seguridad en el sector, Svitzer ha declarado que quiere seguir su ejemplo. Refiriéndose a su convenio colectivo de larga duración, la compañía, en su presentación a la investigación del Gobierno Federal sobre la eficiencia portuaria y las cadenas de suministro marítimo en 2022, argumentó que:

“Según los estándares generales de la industria, estos convenios tienden a ser prescriptivos y restringen el despliegue eficiente de la mano de obra. El contenido de los convenios es el resultado de disputas y prácticas históricas que son cada vez más inaplicables a las necesidades actuales de los operadores. Sin embargo, en la práctica, modificar las ineficiencias históricas resulta muy difícil, si no imposible. De hecho, las reivindicaciones sindicales suelen ir dirigidas a limitar aún más el cambio”.

SVITZER AUSTRALIA

Svitzer ha solicitado a la Comisión de Trabajo Justo de Australia la rescisión de su convenio colectivo con el Sindicato Marítimo de Australia (MUA), el Instituto Australiano de Ingenieros Navales y Eléctricos (AIMPE) y el Sindicato de Oficiales Marítimos de Australia (AMOU). Si tiene éxito, la empresa impondría a toda su plantilla australiana el salario y las condiciones mínimos legalmente permitidos en el sector. Además, la rescisión del convenio colectivo eliminaría la obligación de Svitzer de cumplir las normas de seguridad que contiene.

Svitzer justifica sus acciones por la necesidad de mantenerse competitiva con los precios de sus competidores que están impulsando una competencia a la baja de los precios del mercado australiano de remolcadores. Aunque eso sea cierto, Svitzer ha empeorado una situación que ya era mala. En el proceso, Svitzer ha socavado los valores de su empresa matriz y su compromiso declarado de defender la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva.

Los beneficios récord anunciados en marzo de 2022 por A.P. Moller-Maersk, la empresa matriz de Svitzer, podrían no ser compartidos de forma equitativa con la fuerza laboral que ha hecho que la empresa alcance estos resultados históricos. Svitzer también tiene conflictos abiertos en los Países Bajos y el Reino Unido, de nuevo porque intenta menoscabar los derechos, las condiciones y los salarios del personal de los remolcadores.





QUE SUENEN LAS SIRENAS: LA HISTORIA DE TROY PEARSON

Troy Pearson y Charley Cragg murieron de servicio, en una madrugada de febrero del año pasado, mientras remolcaban una barcaza para la multinacional Río Tinto. La muerte de Troy y Charley es una tragedia y, lamentablemente, no es la primera vez que sucede algo similar. Desde 2016, la Junta de Seguridad del Transporte de Canadá ha registrado 350 accidentes de remolcadores y barcazas, incluidos 24 hundimientos.

Tripular un remolcador supone un riesgo, porque sus embarcaciones pueden colisionar, encallar o volcar cuando transportan troncos, combustible y maquinaria pesada por los ríos, lagos y canales costeros de Canadá. Pero los riesgos se multiplican en condiciones meteorológicas extremas, algo frecuente en el norte de Canadá. La seguridad siempre es importante, pero aquí, aún más.

El sector canadiense de los remolcadores está sufriendo las consecuencias de una encarnizada competencia por la que algunos operadores priman la bajada de precios sobre la seguridad.

EL DERECHO A DECIR NO.

Los trabajadores y trabajadoras solo se atreverán a defender su seguridad si se sienten empoderados y protegidos. Si bien, en teoría, todo el personal de los remolcadores (con la formación y la experiencia adecuadas) tiene los conocimientos necesarios para decidir si es seguro o no salir en determinadas condiciones meteorológicas, en la práctica, su capacidad para decir no cuando los empleadores les obligan a trabajar en condiciones inseguras es limitada.

La ITF considera esencial el reconocimiento de los sindicatos y de los convenios colectivos donde se detalla el derecho de las tripulaciones a unas condiciones laborales seguras. Los clientes de los operadores de remolcadores deberían insistir en ello en sus contratos con los proveedores.



El capitán Troy Pearson murió al hundirse el Ingenika. Su viuda, Judy Carlick-Pearson, se ha unido a la lucha para mejorar la protección del personal de remolcadores.



Judy ha colaborado con la ITF en un cortometraje en el que cuenta la historia de Troy y reivindica cambios.

Vean el video itfglobal.org/soundthesiren

Se necesita un control del cumplimiento efectivo

Históricamente, las autoridades canadienses no realizan inspecciones rutinarias de las embarcaciones más pequeñas, para verificar si cumplen las normas de seguridad marítima. Gracias a las presiones de los sindicatos, Transport Canada empezó a inspeccionar buques de todos los tamaños, incluidos los remolcadores más pequeños, pero sigue preocupando la lentitud de las inspecciones que lleva a cabo esta agencia.

Dados los escasos recursos que posee Transport Canada, los sindicatos también cuestionan su capacidad para realizar las inspecciones con la frecuencia y exhaustividad necesarias. Los inspectores carecen de barcos propios. Como no tienen presupuesto suficiente, no se realizan inspecciones fuera del horario de trabajo ni los fines de semana.

Los sindicatos de remolcadores de Canadá no cesan de reclamar una actuación más contundente a Transport Canada, los operadores de remolcadores y los clientes. Se está avanzando. Cada vez más canadienses se unen para dar la voz de alarma, con la esperanza de evitar que otras familias de gente de mar pierdan a sus seres queridos como consecuencia de esta competición a la baja.



SOLUCIONES UNA REGULACIÓN QUE PROTEJA LA VIDA Y LOS MEDIOS DE VIDA

La vida de los trabajadores y el medioambiente corren peligro sin una normativa laboral adecuada, con mecanismos que garanticen su cumplimiento. Los Gobiernos y demás autoridades tienen la responsabilidad de garantizar a toda la mano de obra un lugar de trabajo seguro y libre de explotación por parte de los empleadores y, en última instancia, de los clientes de cada cadena de suministro.

La normativa debe garantizar de manera efectiva la libertad de asociación, el derecho a la negociación colectiva y el cumplimiento de los acuerdos legalmente negociados. La normativa, y las sanciones por su incumplimiento, deben motivar a los operadores a cumplir la ley, y no a eludirla. Los empleadores que menoscaban la negociación colectiva y los convenios de trabajo vinculantes deben ser sancionados. La normativa debe establecer medidas disuasorias eficaces que tengan en cuenta el enorme y creciente poder de los operadores y sus empresas matrices (o filiales). Muchos operadores de remolcadores son hoy multinacionales con acceso a ingentes recursos.

A aquellos operadores, mundiales o locales, que incumplan o intenten eludir abiertamente la normativa, sobre todo la de seguridad, se les debería revocar su licencia para operar. A los empleadores y clientes negligentes que contratan servicios de remolque, se les deberían imponer multas o someterlos a procesos penales, con arreglo a los actos ilícitos que cometan contra los derechos y la seguridad del personal de remolcadores.

Hasta que nuestros puertos y vías fluviales sean seguros para las tripulaciones de los remolcadores, los Gobiernos deberían considerar la posibilidad de promulgar leyes sobre negligencia criminal empresarial, que impongan a los operadores y clientes una responsabilidad penal.

Las presiones corporativas obligan a los operadores de remolcadores a reducir costes, lo que pone en riesgo a los trabajadores y las trabajadoras. Sin embargo, ni los Gobiernos ni las autoridades están haciendo cumplir las normas y reglamentos del sector. Los Gobiernos deben tomar medidas para acabar con estas tendencias impidiendo la competencia desleal y haciendo que se cumplan adecuadamente las normas y los convenios colectivos vigentes. Esto es necesario para mejorar la salud y la seguridad en el sector de los remolcadores.

Los organismos reguladores también pueden frenar la competición a la baja poniendo fin a las prácticas monopolísticas de las grandes navieras. Más de cuatro quintas partes del mercado mundial del transporte marítimo de contenedores se concentra en manos de tres grandes

alianzas compuestas por diez compañías navieras. El [informe del Foro Internacional del Transporte](#) de 2018 sobre el impacto de las alianzas en las líneas de contenedores concluye que “el impacto del sistema de transporte contenedorizado, en su conjunto, parece ser predominantemente negativo”.

En el caso del sector de los remolcadores, estas alianzas navieras han conseguido aplastar los precios hasta niveles insostenibles. Sin embargo, los organismos reguladores pueden intervenir y frenar la espiral. En Estados Unidos, la Ley de Autorización de la Comisión Marítima Federal de 2017 prohíbe que los transportistas marítimos negocien conjuntamente los precios de los servicios de remolque y demás servicios en los puertos estadounidenses. Esta ley ha restablecido un cierto equilibrio en las negociaciones entre las empresas de remolcadores y las compañías navieras, lo que permite unas tarifas más sostenibles que protegen a los trabajadores y a las comunidades portuarias.

Además, deberían considerarse soluciones como la fijación de un precio mínimo para los servicios de remolque. Los organismos reguladores pueden establecer un sistema de precios equitativo que permita a los operadores de remolcadores cubrir los costes sin los cuales no se puede garantizar a los trabajadores y trabajadoras la seguridad, la capacitación y las operaciones. La regulación por ley de unos precios mínimos es un mecanismo que permite mejorar las condiciones laborales, ya que las navieras no podrán eludirlos, a pesar de su poder de mercado.

El trabajo decente en el sector de los remolcadores, en el punto de mira de la OIT

El Consejo de Administración de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) ha aprobado una resolución relativa al trabajo decente en el sector de la navegación interior, que incluye a los trabajadores y las trabajadoras de remolcadores. La actividad debía comenzar durante el bienio 2022/23, pero debido a la pandemia el calendario de esta reunión es ahora incierto.

Cuando se fijen las fechas de la reunión, los trabajadores y nuestros sindicatos deben contribuir a la concepción de la normativa internacional para garantizar una legislación y un control del cumplimiento centrados en los trabajadores y las trabajadoras.



CASO PRÁCTICO PANAMÁ

Las tripulaciones y capitanes de los remolcadores del **CANAL DE PANAMÁ** engranan jornadas de 14 horas durante semanas enteras, sin un solo día de descanso. La fatiga es un problema cada vez más grave para los trabajadores y las trabajadoras. Los sindicatos denuncian un aumento del número de conatos de accidentes.

Los trabajadores y las trabajadoras de los remolcadores del canal de Panamá trabajan en una de las vías navegables más transitadas del mundo, fundamental para el comercio mundial. A pesar de ello, este colectivo está sufriendo las consecuencias de la competencia a la baja impulsada por un empleador cada vez más hostil: la Autoridad del Canal de Panamá (ACP). Esta compañía de propiedad estatal no aborda (ni tan siquiera investiga) los múltiples incidentes de seguridad inducidos por la fatiga de su fuerza laboral. El pasado mes de diciembre, el capitán de un remolcador, agotado, se desmayó y provocó una colisión con un buque de gas natural licuado (GNL) que transitaba por las nuevas esclusas. El capitán resultó herido y el buque sufrió daños.

El sistema de turnos rotativos no está regulado y provoca la extenuación de las tripulaciones, llegando la ACP a autorizar turnos de 14 o más horas al día de una semana de duración. Aunque el Convenio de la OMI sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW) exige un mínimo de diez horas de descanso en cada período de 24 horas para los servicios internacionales, las tripulaciones de remolcadores no están cubiertas por esta importante salvaguardia.

La escasez de personal y de equipos lleva siendo moneda común desde hace mucho tiempo y continúa con la actual administración. Las horas extra obligatorias y los períodos de descanso inadecuados agravan el problema.

Además de la fatiga y el estrés que con toda probabilidad son factores que contribuyen al problema (sólo en 2021 murieron dos tripulantes por afecciones cardíacas inducidas por el estrés y otros dos sufrieron derrames cerebrales no mortales), la antigüedad de

los remolcadores y las deficiencias operacionales son un problema rampante. En los últimos años, se han producido varios conatos de accidentes y colisiones en el sistema navegable del canal. Los sindicatos llevan tiempo denunciando la falta de mantenimiento, los diseños defectuosos de los buques y que casi la mitad de la flota existente no es apta para operar en las nuevas esclusas.

La ACP se está comportando como un operador de remolcadores del sector privado y pretende exprimir al máximo al personal de remolcadores, haciendo caso omiso a su salud, seguridad o bienestar. La ACP debería aprender de lo ocurrido al Ever Given, poner fin a su actitud hostil hacia parte de su fuerza laboral y favorecer unas relaciones laborales maduras. Todo el mundo se beneficia si los trabajadores y la gerencia trabajan codo con codo para salvaguardar y proteger nuestras cadenas de suministro.

Las soluciones son claras. La ACP debe establecer una entidad independiente que supervise la seguridad de las operaciones del canal de Panamá e investigue todos los accidentes laborales, enfermedades profesionales y siniestros marítimos, conforme a los protocolos de la OMI y las mejores prácticas médicas. La ACP debe sentarse con la ITF y nuestras organizaciones sindicales afiliadas para construir de manera conjunta unas relaciones laborales maduras y constructivas. La ACP debe respetar el derecho del conjunto de su fuerza laboral a la libertad de asociación y a la negociación colectiva a través de los sindicatos de su elección.

La ACP puede liderar la mejora de las normas en esta industria en beneficio de todo el mundo. Es hora de que la Autoridad abandone su contraproducente competencia a la baja. Hay otra vía mejor.

SOLUCIONES EFECTIVIDAD Y REACTIVIDAD EN EL CONTROL DEL CUMPLIMIENTO

CASO PRÁCTICO
BÉLGICA



No basta con que la legislación y los reglamentos sean exigentes y estén redactados de forma clara. Es preciso que se cumplan plena y efectivamente. Si no se observa la ley, las salvaguardias para los trabajadores no valdrán ni el papel en el que están escritas.

La observancia de la normativa será deficiente si los inspectores gubernamentales o de las autoridades portuarias carecen de la capacitación o los recursos necesarios para prestar un servicio de control del cumplimiento efectivo. En la provincia de Colombia Británica, las tripulaciones de los remolcadores denuncian que los inspectores de seguridad marítima del Ministerio de Transporte canadiense carecen de los recursos, e incluso de barcos, para realizar las inspecciones de seguridad precisas en este sector de alto riesgo. Algunos trabajadores de remolcadores y sus sindicatos tienen poca fe en la capacidad de los organismos reguladores para hacer cumplir la normativa mínima vigente en Canadá, sobre todo la que regula los remolcadores de menor tamaño que trabajan en zonas remotas.

Las inspecciones deben ser exhaustivas. Por ejemplo, los organismos deben aprovechar la oportunidad para asegurarse de que la embarcación es segura y apta para la navegación. Los trabajadores deben saber que los organismos de inspección mantienen un registro detallado, actualizado y accesible al público de los resultados de las inspecciones presenciales. Los trabajadores y nuestros sindicatos deben ser informados de forma proactiva de los resultados de las acciones disciplinarias impuestas por los organismos gubernamentales, el sistema judicial o las empresas contra los operadores o sus clientes. La capacidad de respuesta, la transparencia y la prontitud de la información provista son fundamentales.

Los organismos de inspección deben trabajar para proteger a las personas y del planeta. La ITF y nuestros sindicatos afiliados apoyamos a las comunidades portuarias y costeras en su lucha por elevar las normas medioambientales que preservan nuestro valioso ecosistema marino para las generaciones futuras. Apoyamos la descarbonización y vemos el gran potencial de los remolcadores para contribuir al impulso mundial hacia un transporte marítimo libre de combustibles fósiles.

Los sindicatos están dispuestos a colaborar con las empresas y los Gobiernos para garantizar que el sector cumple su parte en la lucha para frenar el avance catastrófico del cambio climático. Para ello, es preciso que los operadores, sus compañías matrices y sus clientes tengan en cuenta la importancia del sector de los remolcadores para alcanzar los objetivos de los criterios ESG y la transición hacia el transporte sostenible.

La ITF lanza un llamamiento a los Gobiernos para que, con carácter de urgencia, identifiquen las lagunas legislativas, las investiguen y las resuelvan, y para que implementen y hagan cumplir unas normas estrictas en este sector a nivel mundial.

MedTug, filial de la mayor naviera del mundo, Mediterranean Shipping Company (MSC), ha empezado a ofrecer servicios de remolque en toda Europa. Aunque MedTug es una empresa nueva en el sector, opera con la licencia de Antwerp Towage, una empresa de remolcadores ya operativa con derechos adquiridos que la eximen de cumplir la normativa europea hasta el 1 de julio de 2025.

Si MedTug se hubiera inscrito para obtener su propia licencia cuando empezó a prestar sus servicios en Bélgica, se habría visto obligada a cumplir la normativa inmediatamente.

La ITF y sus afiliadas mantienen desde hace tiempo, y siguen manteniendo, unas buenas relaciones con la empresa matriz de Medtug, MSC, tanto en lo que respecta a su flota mercante como a sus buques de crucero. De ahí la decepción al comprobar que Medtug está operando en Bélgica con la licencia de Antwerp Towage, eludiendo la legislación social y fiscal, menoscabando las leyes laborales nacionales y compitiendo por debajo del coste real de la prestación del servicio. Todo ello a pesar de que el sindicato informó a la gerencia local de Medtug, antes de que comenzara a prestar sus servicios, de que debían respetar el convenio colectivo nacional y la legislación belga, así como la normativa europea.

El sindicato BTB, afiliado a la ITF, siendo consciente de las graves repercusiones que estas prácticas tienen para los trabajadores y las trabajadoras, las ha denunciado ante los tribunales belgas para exigir que MedTug cumpla la normativa portuaria y ponga fin a la competencia desleal. También Boluda ha emprendido acciones legales contra Antwerp Towage y la autoridad portuaria por competencia desleal. El departamento encargado de supervisar el cumplimiento de la legislación social ha iniciado una investigación sobre MedTug.

En pocas palabras, el personal de MedTug no debería tener que esperar años para trabajar en un lugar seguro con unas condiciones salariales y laborales similares a las que ya disfrutaban los demás trabajadores y trabajadoras de remolcadores en Bélgica. La ITF y el BTB instan a Medtug a que cumpla el convenio colectivo nacional vigente en Bélgica.



RESPONSABILIDAD EN LAS CADENAS DE SUMINISTRO

Los trabajadores y las trabajadoras de los remolcadores constituyen un eslabón fundamental de la cadena de suministro marítima. Tanto los operadores como sus clientes, las compañías navieras y, en última instancia, los propietarios de las mercancías transportadas (o las grandes compañías) deben interesarse y asumir una parte de responsabilidad por el bienestar del personal de los remolcadores.

Es hora de que las multinacionales navieras reconozcan las sustanciosas ganancias y beneficios que han obtenido para sus accionistas durante la pandemia. Los gigantes del transporte marítimo están ampliando sus operaciones a lo largo de toda la cadena de suministro, realizando inversiones en todos los sectores del transporte: desde las carreteras hasta el almacenamiento, y desde la aviación hasta los remolcadores y otros servicios portuarios. En conjunto, a lo largo de los últimos cinco a diez años, estas inversiones han supuesto una importante reorganización del mercado que ha elevado a las navieras y a sus conglomerados matrices a una posición todopoderosa en los servicios puerta a puerta que se ofrecen a los clientes de las compañías navieras. Esta expansión conlleva la responsabilidad de las empresas navieras de garantizar a sus trabajadores y trabajadoras unas condiciones laborales óptimas, independientemente de su posición en la cadena de suministro.

Además, los propietarios de la carga y las compañías navieras deben supervisar sus cadenas de suministro para asegurarse de que los proveedores de servicios de transporte tratan a su mano de obra de forma justa y adecuada. Para la ITF, la mejor práctica es que las empresas contraten únicamente a proveedores que respeten y apoyen el derecho de su personal a formar y afiliarse a sindicatos independientes, y a tener voz en las cuestiones de importancia para el día a día de los trabajadores y trabajadoras de los servicios de remolque, como las cuestiones de salud y seguridad o las de lucha contra el catastrófico cambio climático. Los convenios colectivos vigentes representan la principal salvaguardia de los derechos de estos trabajadores y trabajadoras para evitar la explotación, los abusos y los perjuicios.

Es responsabilidad de los propietarios de las cargas transportadas y de los gigantes del transporte marítimo mundial garantizar la debida diligencia en materia de derechos humanos a lo largo de sus cadenas de suministro mundiales.

Compartir riesgos y costes de forma equitativa en toda la cadena de suministro del transporte de contenedores

Para una compañía, asumir la responsabilidad corporativa sobre su cadena de suministro consiste también en el escrutinio de toda la cadena de suministro —incluidos los contratistas, filiales y otras partes integrantes de la cadena— para garantizar unas tarifas equitativas y exigir a los operadores de remolcadores que apliquen unas condiciones laborales seguras y equitativas. Los operadores responsables deben recibir una oportunidad justa por parte de los grandes actores de la industria marítima. Insistir en unas tarifas justas es la mejor manera de que las navieras y los propietarios de la carga puedan garantizar la seguridad de sus cadenas de suministro y que los consumidores finales no padezcan los retrasos o las catástrofes provocadas por la mortífera competencia a la baja que impera en este sector.

A los clientes de los servicios de remolque les interesa la observancia de unas normas estrictas y una capacitación adecuada, dado que los accidentes pueden provocar pérdidas millonarias. La mayoría de las veces, estos accidentes podrían evitarse si el sector de servicios portuarios y de remolque fuera sostenible y tuviera una buena situación financiera, con una legislación bien diseñada y un control del cumplimiento efectivo.

Las multinacionales deben apoyar los derechos humanos y laborales de los remolcadores

Las compañías navieras y las grandes multinacionales tienen la obligación de defender la libertad de asociación de los trabajadores y las trabajadoras empleados directamente o por los proveedores dentro de sus cadenas de suministro en virtud de los siguientes instrumentos internacionales:

- Principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos de las Naciones Unidas (2011)
- Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales (1976, actualizadas en 2011)

ACERCA DE LA ITF

La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) es una federación de sindicatos del transporte democrática, encabezada por sus organizaciones sindicales afiliadas, reconocida como la principal autoridad mundial en materia de transporte. Luchamos fervientemente para mejorar la vida laboral, conectando a sindicatos y redes de trabajadores y trabajadoras de 147 países para garantizar los derechos, la igualdad y la justicia de sus miembros. Somos la voz de casi 20 millones de hombres y mujeres que mueven el mundo.

ACERCA DE LA ETF

La Federación Europea de los Trabajadores del Transporte (ETF) es una organización sindical paneuropea que representa a los sindicatos de transportes de la Unión Europea, el Área Económica Europea y países de Europa Central y Oriental. La ETF representa a más de 5 millones de trabajadores y trabajadoras del transporte de más de 200 sindicatos del transporte de 40 países europeos. Estos trabajadores se encuentran en todos los ámbitos del sector del transporte: tierra, mar y aire.



FEDERACIÓN
INTERNACIONAL
DE LOS TRABAJADORES
DEL TRANSPORTE



FEDERACIÓN
EUROPEA
DE LOS TRABAJADORES
DEL TRANSPORTE