

La voz de los puertos

LA ESTIBA

Número 78. IV Época. Boletín de la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar. Octubre 2003



Las multinacionales apuntan y

Histórico

6.000 estibadores europeos expresan en Barcelona su rechazo a la autoasistencia



Seguimiento masivo de la huelga en España, Francia y Portugal



Terminal Catalunya S.A.

UN GRAN ESPACIO A LA MEDIDA DE SU EXIGENCIA.

Terminal Catalunya ubicada en Barcelona, uno de los puertos más importantes del Mediterráneo y con un crecimiento constante, cuenta con unas instalaciones modernas y con profesionales cualificados que aportan soluciones concretas a las demandas de sus clientes. Dispone de más de 400.000 m² de superficie y de una línea de atraque de 1.825 metros. Sus actividades abarcan la Carga General, de Contenedores, de Siderúrgicos y Graneles. Cuenta con 8 Grúas Pórtico Post-Panamax, 6 Grúas Móviles para manipulado de siderúrgicos, 8 Transtainer hasta 5 alturas, 19 Reach Steacker y maquinaria diversa. Aquí encontrará un gran espacio a la medida de sus necesidades, un espacio unido a cualquier lugar del mundo.

LA CALIDAD DE NUESTRO SERVICIO, SU MEJOR AVAL.



Grupo Mestre

Edificio Tercat
Muelle Príncipe de España s/n
Puerto de Barcelona
08039 Barcelona
www.tercat.es

Terminal Catalunya Administración. tel: 93 223 41 31 fax: 93 223 43 04 • e-mail: terminal.catalunya@tercat.es

Terminal Catalunya Contenedores. tel: 93 223 41 31 fax: 93 223 43 04 • e-mail: contenedores@tercat.es

Terminal Catalunya Siderúrgicos. tel: 93 223 84 61 fax: 93 223 84 64 • e-mail: siderurgicos@tercat.es





Sumario

4 Directiva Europea

Jornada histórica
Rotterdam se une a Barcelona

9 Internacional

Lisboa apuesta por la prevención

12 Zonas

Andalucía
Canarias
Cataluña - Baleares
Levante
Norte

22 Funespor



Boletín de la Coordinadora Estatal de Trabajadores del Mar

Edición, redacción y diseño:

ComCom, sccl
Miquel Borràs, Josep Deop, Noe Lavado, Xebi P. Alcocer

Han colaborado en este número:

Rafael Egea (Valencia), Isaac Velado (Bilbao), José Luis Llorca (Alicante), Emilio Manzano y Julio Navarro (Barcelona), Joaquín Carrasco (Málaga), Juan José Toribio (Gijón), Teresa Alert (IDC) Méndez Núñez, 1, 3º 2ª - 08003 Barcelona
Teléfono: 93 319 28 50 - Fax: 93 319 98 92

Correo electrónico:

estiba@coordinadora.org
Depósito legal: **TF291/84**

Una jornada inolvidable

La lucha que los estibadores estamos manteniendo contra los aspectos más negativos de la Directiva Europea vivió el pasado 29 de septiembre uno de sus episodios cruciales. La doble manifestación convocada en Barcelona y Rotterdam consiguió reunir a más de 15.000 portuarios, 6.000 en la ciudad catalana y 9.000 en la holandesa, en unas marchas que, en palabras de Julián García, Coordinador General del IDC, "han abierto las puertas a una nueva etapa en la lucha sindical". Las manifestaciones fueron el punto álgido de una jornada de huelga general en toda Europa que, en algunos puertos de Francia y Portugal incluso alcanzó las 48 horas.

La férrea voluntad que hemos demostrado los estibadores ha permitido que el texto de la Directiva Europea rebaje en mucho las pretensiones iniciales de su principal impulsora, Loyola de Palacio, actual Comisaria de Transportes y Energía. De Palacio, en lo que se interpreta como una defensa de los intereses de las grandes navieras transnacionales, pretendía sustituir a los estibadores por marineros que trabajasen en condiciones de esclavitud: la famosa autoasistencia. Se ha recordado por activa y por pasiva que ésta práctica abocaría a los puertos al desastre, encareciendo los servicios y disparando los accidentes laborales. Baste recordar lo ocurrido en aquellos puertos que expulsaron a los estibadores y los sustituyeron por personal sin la preparación adecuada. Simon Jones, un trabajador subcontratado de Liverpool perdió la vida durante su primer día de trabajo. Una máquina le decapitó. Su falta de experiencia no fue la verdadera responsable del trágico accidente que acabó con su vida, sino la obsesión de ciertas empresas que, presionando al poder político, pretenden imponer condiciones de esclavitud a sus trabajadores. Para lograrlo en los puertos, primero deberán pasar por encima de los estibadores. De ahí el interés de Loyola de Palacio en imponer una Directiva que, hoy por hoy, ha conseguido generar el rechazo de la inmensa mayoría de los protagonistas del sector marítimo. La reciente muerte de Rubén Iglesias en Avilés, un joven de 23 años "lanzado" a trabajar sin la formación adecuada, recuerda el caso de Jones y nos obliga a exigir, con mayor convencimiento si cabe, que sólo los estibadores profesionales puedan trabajar en la estiba, de ahí la importancia que nuestro sindicato concede a la formación permanente y a la política de prevención de riesgos laborales.

Así, con una Directiva moribunda gracias a la fortaleza que hemos demostrado tanto en las calles como en los despachos, en España la batalla tiene nombre propio: la Ley de Puertos. A pesar de los acuerdos firmados en junio con el Gobierno y los empresarios -que mantienen todas nuestras áreas de trabajo y obligan a todas las empresas a pertenecer a las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico-, no debemos bajar la guardia. Los estibadores somos uno de los últimos colectivos que no se ha plegado a la política de desregulación y desestructuración del Estado. Y eso molesta. Sólo desde la unidad y la solidaridad vamos a poder plantarles cara. Ése es el único camino. ▀



El rechazo a la autoasistencia moviliza a 15.000 portuarios de toda Europa

Histórico

El 29 de septiembre de 2003 pasará a la historia portuaria como el día en el que los estibadores europeos se alzaron con una sola voz en defensa de su profesión. El rechazo a la inclusión de la autoasistencia en la Directiva que regulará el trabajo en todos los puertos de la Unión, se ha convertido en el principal eje de lucha de los sindicatos que conforman el IDC. La huelga masiva en Portugal, Francia, España, Grecia y Chipre, se coronó con una doble manifestación en Barcelona y Rotterdam. Más de 15.000 estibadores salieron a las calles en una jornada que difícilmente podrá ser olvidada por quienes la vivieron.



Barcelona volvió a convertirse el pasado 29 de septiembre en el epicentro de la lucha sindical de los estibadores europeos. La manifestación, convocada por el IDC para rechazar la inclusión de la autoasistencia en la Directiva Europea, reunió a más de 6.000 estibadores llegados de Francia, Portugal, Grecia, Chipre, Italia y, cómo no, de todos los rincones de la Península, las Canarias y las Baleares. Aunque la manifestación

estaba convocada a las 12 del mediodía, ya desde primeras horas de la mañana, cientos de estibadores empezaron a concentrarse en la plaza Urquinaona y sus inmediaciones. Tracas, banderas, bengalas, pitos, bombos, pancartas y, sobre todo, un color: el azul del IDC, que en apenas tres años se ha convertido en el referente fundamental para los estibadores de todo el mundo.



La respuesta de los estibadores superó todas las expectativas iniciales. Si en un principio estaba prevista la asistencia de unos 4.000 portuarios, la llegada de los compañeros franceses, permitió alcanzar la cifra de 6.000. Los puertos españoles también respondieron masivamente a la convocatoria, como se plasmó en las múltiples pancartas y banderas que llevaban los estibadores y que mostraban, no sólo su rechazo a la política del Partido Popular y de la Comisión Europea, sino su orgullo de pertenecer a una profesión seriamente amenazada. Banderas asturianas, canarias, catalanas, valencianas, mallorquinas, andaluzas, vascas, cántabras... una explosión multicolor que plasmaba la enorme fuerza del movimiento sindical en los puertos.

El color y el ambiente que acompañaron a la manifestación, que descendió por la Vía Laietana hasta el puerto, recordaba a los más veteranos las movilizaciones de los años 1980 y 1986, cuando los estibadores españoles -acompañados por sus familias- levantaron un formidable movimiento en defensa de sus puestos de trabajo. En realidad, y con los matices necesarios, en ambas ocasiones se intentó privatizar a los puertos y liquidar a los estibadores profesionales. En ambas ocasiones, los intereses políticos se estrellaron contra la voluntad de los trabajadores. Hoy, aunque los intentos de desestructuración se escudan en la Unión Europea y la internacionalización de los mercados, los estibadores han sabido responder con las mismas armas: la unidad de los portuarios más allá de su nacionalidad. El viejo sueño de los estibadores que, en 1978, fundaron la Coordinadora. ▲

Cánticos y lemas

La variedad de idiomas que pudo escucharse en la manifestación de Barcelona (hasta siete lenguas distintas) no impidió que todos los estibadores compartieran un mismo discurso: el rechazo a la autoasistencia y a una Directiva Europea que sólo defiende los intereses de los más poderosos. "Los puertos unidos jamás serán vencidos", "Esto nos pasa por un gobierno facha", "Al bote, al bote, esquírol el que no bote" y otras lindezas dedicadas a José María Aznar y Loyola de Palacio, la actual comisaria de Transportes y Energía, fueron coreadas durante el transcurso de la marcha. A la altura de las sedes de CCOO y UGT, los estibadores reclamaron con dureza la postura de estos sindicatos, acostumbrados a pactar con el poder político de turno sin importar la situación en qué queden los trabajadores. ▲

Empieza una nueva etapa

"No vamos a permitir que nos sustituyan por marineros que trabajen en condiciones de esclavitud". Con esta contundencia se expresaba Julián García, Coordinador General del IDC, ante los más de 6.000 estibadores que, una vez finalizada la manifestación, se concentraron en el Moll de la Fusta. Visiblemente satisfecho por la magnitud de la respuesta de los trabajadores, García señaló que "Hoy ha empezado una nueva etapa para el movimiento sindical europeo. Éste es un momento histórico". La satisfacción del máximo dirigente del IDC, que lo es a su vez de nuestro sindicato, no era para menos, puesto que la respuesta de los portuarios españoles había sido formidable. En las calles de Barcelona había estibadores de todos los rincones de la geografía española. Los compañeros de puertos más alejados tuvieron que viajar durante 14 y 16 horas en autocar para asistir a la manifestación. Algunos, incluso, trabajaban la misma noche, por lo que una vez terminado el recorrido tuvieron que subirse al autocar para volver a sus puestos de trabajo.

Julián García se dirige a los estibadores en el Moll de la Fusta



García estuvo acompañado por representantes de los diferentes sindicatos presentes en la marcha de Barcelona: la Federación de Estibadores de Portugal, el Segdamelin PEO de Chipre, la Unión de Estibadores de El Pireo (Grecia), el LAB vasco y la CGT francesa. Sin embargo, una de las personas que recibieron una acogida más calurosa fue el representante de los estibadores de Civitavecchia, el puerto natural de Roma. La relación entre el IDC y los portuarios italianos se ha estrechado en los últimos meses, en lo que presumiblemente se traducirá en la incorporación de los estibadores romanos al IDC. Con la inclusión de los portuarios italianos al Consejo Internacional de Estibadores se cerrará el arco norte del Mediterráneo, puesto que ya son miembros del IDC estados como España, Francia, Grecia y Chipre, mientras que en el sur, lo son Marruecos y Argelia. ▲

Abuelos y nietos

El ambiente que se respiraba en las calles de Barcelona el pasado 29 de septiembre era de euforia. Portuarios jubilados y esposas de estibadores se mezclaban con grupos de jóvenes en un singular clima de comunión. Caras de satisfacción y orgullo entre un colectivo portuario que revivía las "gestas" del pasado. El tono de la manifestación, reivindicativo y lúdico, se plasmó claramente en el último acto organizado por los estibadores: una monumental fideuá que fue ofrecida por un servicio de catering contratado expresamente para la ocasión. Así, en el Moll de la Fusta, el antiguo muelle barcelonés donde se descargaba la madera, los estibadores pudieron compartir con sus compañeros sus esperanzas y preocupaciones en medio de un clima relajado y de marcado compañerismo. En total, se sirvieron 400 kg. de fideos y 900 l. de caldo de pescado. A la fideuá también asistieron compañeros de la OTEB, de TMB y de otras organizaciones que durante la mañana habían participado en la marcha. ▲

Rotterdam moviliza al norte de Europa

Sin embargo, el pasado día 29 de septiembre la manifestación de Barcelona no estuvo sola. El puerto de Rotterdam fue el escenario de una marcha paralela en la que portuarios holandeses, belgas, daneses, alemanes, suecos y franceses (de los puertos del norte) expresaron el mismo rechazo a la autoasistencia. La manifestación, que congregó a unos 9.000 estibadores, a diferencia de lo ocurrido en Barcelona, desembocó en una dura carga policial y la detención arbitraria de 25 estibadores belgas y franceses.

La utilización de perros por parte de la policía para hostigar a los estibadores -cuyo único delito fue expresar su derecho ciudadano a manifestarse- ha generado un movimiento de solidaridad en toda Europa. La actuación de la policía holandesa ha sido denunciada por parte de todos los sindicatos que se manifestaron en Rotterdam, que a pesar de todos los problemas, también vivió una jornada de reivindicación y lucha. ▲

Paro en los puertos

La huelga convocada por el IDC fue seguida masivamente en los puertos del sur de Europa. En Francia, el paro, que osciló entre las 24 y las 48 horas, fue unánime y afectó a puertos tan importantes como Marsella, Le Havre, Sète, Fos o Burdeos, es decir, tanto la costa atlántica como la mediterránea. Incluso los portuarios de Martinica, un departamento francés de ultramar situado en el Caribe, pararon en solidaridad con sus compañeros del continente. En España, la huelga fue seguida por todos los puertos, desde Algeciras hasta Barcelona y desde Tenerife a Mahón. Idéntica situación se vivió en Portugal, donde el paro fue seguido por los portuarios del continente (Setúbal, Lisboa, Figueira da Foz) y las islas Azores.

Las discrepancias entre los trabajadores y la Comisión Europea en la redacción de la futura Directiva Europea se centran, sobre todo, en la autoasistencia. De aprobarse, la autoasistencia permitiría a las empresas "saltarse" a los estibadores profesionales, operando con los propios marineros de los barcos en condiciones que rayaran la esclavitud. El resultado de este disparatado proceso, que alterará un sistema que en los últimos años ha arrojado un saldo positivo, será un incremento acelerado de los accidentes laborales, un encarecimiento de los servicios y una disminución de la competencia entre las diferentes empresas, puesto que cada vez menos compañías controlarán mayores cuotas del mercado. ▲



El personal de administración, con la Coordinadora

COADSED, la Asociación para la Coordinación del Personal de Administración de las Sociedades de Estiba, ha podido participar activamente en la mesa de negociación sobre la Ley de Puertos gracias al apoyo que ha recibido por parte de Coordinadora. Begoña Tejada Pino, miembro de la Comisión Gestora de COADSED, manifestó a nuestro sindicato su agradecimiento por los acuerdos alcanzados el pasado 5 de junio con Anesco y Puertos del Estado.

Entre los puntos que han merecido la atención especial de COADSED figuran, lógicamente, todos los aspectos relacionados con su ámbito de trabajo. Así, los acuerdos han establecido garantías para el personal de administración de las Sociedades de Estiba. Todo el personal con una antigüedad superior a un año que sea despedido de forma improcedente o por regulación de empleo en el plazo de dos años, tendrá derecho a ingresar en la correspondiente Autoridad Portuaria, respetándose su cualificación y antigüedad.

La estrategia futura de COADSED pasa por su inclusión en el seno de la Coordinadora, una medida que le permitirá adoptar acciones conjuntas con el resto de colectivos portuarios. La conciencia de que las políticas que afectan a los puertos atañen por igual a todos los colectivos de trabajadores se encuentra detrás de esta estrategia. ■



El conflicto en España: la Ley de Puertos



Pocas leyes han generado un rechazo tan amplio en el ámbito en el que, supuestamente, van a ser aplicadas, como la Ley de Puertos. Concebida por el Gobierno del Partido Popular como una más de sus piezas en el juego de desestructuración del Estado, la Ley de Puertos ha despertado críticas en prácticamente todos los protagonistas del sector marítimo: desde las propias empresas, preocupadas por la posible pérdida de competitividad que puede acarrear, hasta las Autoridades Portuarias de Barcelona, Tarragona o Bilbao.

En cuanto al rechazo de los trabajadores -prácticos, amarradores, remolcadores, personal administrativo y, por supuesto, estibadores-, éste no ha podido ser más explícito.

La fortaleza y la unidad demostrada por los trabajadores forzó al Ministerio de Fomento a negociar algunos aspectos de la Ley, a la espera de la gran batalla por la autoasistencia que aún se libra en Europa. Así, el pasado 5 de junio Coordinadora alcanzó una serie de acuerdos que son la base mínima sobre la que pueden negociarse todos los demás convenios y acuerdos posteriores.

· *En el ámbito de la estiba. Se mantienen como servicio básico de interés general las tareas relacionadas como servicio público en los decretos ley de 1986 y 1987, incluida la pesca congelada. Todas estas tareas deberán ser realizadas por empresas estibadoras con trabajadores profesionales.*

· *Terminales dedicadas a usos particulares. Continuarán trabajando con estibadores portuarios, manteniendo la única excepción de las terminales industriales vinculadas a una planta de transformación o instalación industrial.*

· *Transformación de las Sociedades de Estiba en Agrupaciones Portuarias de Interés Económico (APIES). Todas las empresas estibadoras deberán integrarse obligatoriamente en las APIES. De aprobarse la autoasistencia, éstas empresas quedarían excluidas, algo a lo que se opone frontalmente tanto Coordinadora como el IDC. Éste es el gran pulso que se mantiene con la administración. ■*

La brutal carga policial sobre los estibadores que se manifestaban en Rotterdam terminó con un saldo de varios heridos y múltiples detenidos. Convocados por la ITF y el IDC, estibadores de Holanda, Bélgica, Alemania, Dinamarca, Suecia y los puertos del norte de Francia se dieron cita en los muelles de Rotterdam -el principal puerto europeo- para mostrar su rechazo a una Directiva que no les tiene en cuenta.

La convocatoria de Rotterdam reunió a más de 9.000 estibadores que, sumados a los 6.000 de Barcelona, suman 15.000. De este modo, el pasado 29 de septiembre se convirtió en una jornada histórica memorable para el movimiento sindical portuario, ya que, a la misma hora y en diferentes ciudades, se llevaron a cabo diversas acciones con un mismo objetivo: defender la profesión portuaria.

Ray Familathe, estibador de Los Ángeles y delegado de la ILWU, explicó en su posterior visita a Barcelona cómo la policía holandesa fue acorralando a los estibadores junto al mar. "Nos querían encerrar como a un animal en una jaula, aunque nos habían prometido que no intervendrían. Había por lo menos unos 2.000 policías armados hasta los dientes". A pesar del dolor por la represión policial, Familathe se mostró satisfecho por el resultado de la manifestación: "Les demostramos que nos sentimos orgullosos de ser estibadores y que no dudaremos en salir a las calles otra vez para defender nuestros derechos".



Rotterdam se une al clamor de Barcelona



La Fundación presenta sus materiales de prevención para Roll-On

Lisboa apuesta por la prevención

El puerto lisboeta fue testigo el pasado 7 de agosto de una reunión entre representantes de Funespor, los estibadores portugueses y la Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo.

Funespor, la Fundación de Estudios Portuarios, se reunió en Lisboa el pasado día 7 de agosto con representantes de los trabajadores y la administración pública. El objetivo de este encuentro consistía en exponer ante la sede portuguesa de la Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo el alcance del proyecto de Rodantes que ha desarrollado la Fundación.

El director del proyecto Víctor Díaz, hizo entrega a Manuela Calado, representante

de la Agencia Europea, de los materiales elaborados por Funespor, entre los que se cuentan el manual de prevención para Roll-On, las fichas técnicas de seguridad para cada categoría profesional, el cartel divulgativo y la página web del proyecto (todos en versión portuguesa). Manuela Calado se mostró muy satisfecha con esta entrega de materiales y expresó su convencimiento de que constituyen un paso correcto en el camino hacia la adquisición de "buenas prácticas profesionales".

Víctor Díaz estuvo acompañado por Margarita Cabrera, técnico en prevención, y Rafael Egea, delegado de prevención del puerto de Valencia, mientras que por parte portuguesa asistieron, además de Calado, el presidente del Sindicato de Estibadores de Lisboa, Antonio Mariano, y Joao Alves, estibador y miembro del sindicato. ■

De izquierda a derecha: Víctor Díaz, Margarita Cabrera, Joao Alves, Manuela Calado, Antonio Mariano y Rafael Egea.





Algeciras

ronda los 60 millones de toneladas



El puerto Bahía de Algeciras registró cerca de 60 millones de toneladas en el tráfico total de mercancías y un volumen de unos 2,5 millones de Teus durante los doce meses de actividad que van desde agosto de 2002 a agosto de 2003. El tráfico total de mercancías fue de 59.077.284 toneladas, mientras que el volumen interanual de Teus -contenedores estandarizados de seis metros de longitud- alcanzó la cifra de 2.478.524 de unidades.

Las cifras proclaman que durante los primeros ocho meses de actividad del ejercicio 2003 existió un incremento del 11% de las mercancías manipuladas en el puerto de Algeciras, con una cifra de 40.115.742 toneladas frente a las 36.067.315 del mismo período del año 2002.

Fuentes de la Autoridad portuaria del puerto de Algeciras (APBA) apuntan como causas de este incremento a la actividad de los graneles líquidos, que suponen un 8,8 por ciento del volumen total con 14.094.873 toneladas hasta agosto, y del crecimiento de la mercancía contenerizada, que creció un 18,6 por ciento con 19.203.551 toneladas registradas. A su vez, en este período se contabilizaron 1.673.495 Teus, lo que supone el 17,5 por ciento de las mercancías registradas en el puerto.

En cuanto al mes de agosto, la mercancía general sumó 2,6 millones, lo que supone un incremento del 10%, mientras que los graneles sólidos crecieron en un 34%, aunque en el

acumulado del año se registró un descenso del 9,7 por ciento. ▲



Irregularidades en Sevilla

Ante la falta de claridad de la operativa con buques Ro-Ro en el puerto de Sevilla, la Comisión Mixta de la Estiba ha solicitado a Sestise, la Sociedad de Estiba sevillana, la documentación descriptiva de dicha operativa para ser estudiada con detenimiento. Asimismo, la Comisión Mixta ha presentado denuncia ante la Autoridad Portuaria del puerto sevillano por las posibles irregularidades observadas en la declaración de actividades portuarias en labores realizadas por la empresa Manufacturas del Acero. Por otro lado, debemos congratularnos por la decisión tomada por dos delegados sindicales de UGT, que decidieron incorporarse a nuestro sindicato,

con lo que hemos obtenido mayoría absoluta en el Comité de Empresa.

Y sin dejar la capital andaluza, nos hacemos eco de las discrepancias que ha suscitado el proyecto presentado por la Autoridad Portuaria para la construcción del nuevo puerto. Ante esta iniciativa, se han levantado voces que proclaman la urgente necesidad de potenciar el transporte de mercancías, preferentemente el ferroviario, desde los puertos vecinos de Cádiz y Huelva, como alternativa a una construcción que puede afectar social, económica y medioambientalmente a la ciudad sevillana. ■



En Cádiz somos mayoría

El puerto gaditano, uno de los más importantes de Andalucía, continúa confiando en nosotros. Porque debemos recordar que, gracias a los resultados obtenidos en las pasadas elecciones seguimos manteniendo la mayoría sindical, con lo cual podemos seguir representando a nuestros compañeros de Cádiz con la misma fuerza y espíritu de lucha que en los últimos años. ■

Melilla incorpora nuevos estibadores

Con el beneplácito de la Comisión Mixta de la Estiba, se ha producido un nuevo ingreso de personal en la Sociedad de Estiba del Puerto de Melilla. En concreto, el ingreso se hará efectivo con la intención de cubrir tres vacantes en el enclave norteafricano, donde el número de estibadores en Relación Laboral Especial no supera la decena (9), mientras que el número de trabajadores en Relación Laboral Común supera los treinta (33), no existiendo trabajadores en el Grupo Cero, en un puerto en el que la media de edad es de 40 años.

Por otro lado, es conveniente recordar que Melilla se está convirtiendo en los últimos años en un puerto de crecimiento constante, a pesar de sus circunstancias geopolíticas, y que con la realización de sus últimas obras - prolongación del dique de abrigo y relleno de la dársena Nordeste II-, dispone de una explanada de más de 60 m² para el futuro tráfico del puerto. ■

Todos los delegados sindicales de las Islas Canarias pertenecen a nuestro sindicato

Las Palmas renueva su confianza en Coordinadora



Después de las últimas elecciones celebradas en Las Palmas Coordinadora ostenta, nuevamente, la máxima representación sindical. Con un 90% de participación, los 17 delegados elegidos por los estibadores canarios pertenecen a la Intersindical, demostrando que la política desarrollada por nuestro sindicato cuenta con el apoyo unánime de los trabajadores.

La candidatura de Coordinadora, inscrita en Intersindical Canaria, se impuso con absoluta claridad en las últimas elecciones sindicales celebradas en el puerto de La Luz, en Las Palmas de Gran Canaria. El pasado 31 de julio, los más de 550 estibadores del puerto canario estaban convocados a elegir sus representantes en el Comité de Empresa, 17 delegados que, una vez más, recayeron por completo en la lista presentada por nuestro sindicato. Este último proceso electoral, en el que participaron más del 90% de los estibadores convocados, también sirvió de homenaje a la figura de Pepe Marrero, uno de los estibadores que más han hecho por la lucha portuaria en las últimas décadas.

El modelo sindical de Coordinadora - centrado en la defensa exclusiva de los

trabajadores portuarios- ha cosechado un éxito tras otro en las Islas Canarias, donde también cuenta con mayoría en los demás puertos. De hecho, todos los delegados sindicales de los puertos canarios pertenecen a Coordinadora, ante la imposibilidad del resto de sindicatos de presentar siquiera alguna candidatura.

El nuevo Comité está formado por una mayoría de hombres jóvenes que, sin embargo, atesoran una vasta experiencia sindical. La lista completa es la siguiente: Miguel Rodríguez, Miguel Martel, Lázaro Lemes, Leocadio Mayor, Salvador Múgica, Ismael Ravelo, Maximiliano Díaz, Antonio Llarena, Celso Pérez, Juan Guerra, José Luis Quintana, Carlos Nuez, Pedro Rodríguez, Javier Campos, Roberto Moreno, Alejandro Padilla y Juan Montesdeoca. ■



Homenaje a Belén María

El pasado viernes 25 de julio los estibadores canarios recordaron el 22º aniversario de la muerte de Belén María Sánchez, la hija de un trabajador portuario que fue asesinada mientras se manifestaba junto a su padre en los muelles de Las Palmas. Con tan sólo 15 años, esta joven se convirtió en un símbolo de la lucha sindical de principios de los 80.

Con el paso del tiempo, los estibadores han querido que su recuerdo no se perdiera en el olvido. De ahí que una de las plazas

anexas al puerto lleve hoy su nombre y que, cada año, los portuarios se reúnan para rendirle homenaje. Esta vez el recuerdo se centró en una misa en el local de Sestiba y en una ofrenda floral ante el monumento que ocupa el espacio central de la plaza. Este acto, de gran significancia para la comunidad portuaria, contó con la presencia, entre otros, del presidente del Cabildo Insular, José Manuel Soria, la alcaldesa de la ciudad, Josefa Luzardo, y de Román Rodríguez, diputado del Parlamento Canario. ■



La muerte de Belén conmocionó a la sociedad canaria

Los puertos, vida y futuro para Canarias

En estos tiempos de aviones e Internet, podemos comunicar en tiempo real con todo el mundo o trasladarnos en pocas horas a donde sea, por lo que hemos llegado a olvidar la importancia del transporte marítimo. Esto es grave, sobre todo cuando se trata de islas, como Canarias. Porque no hay avión ni web que pueda transportar las mercancías que exportamos, las que necesitamos para vivir, las que exigen nuestros turistas. Todo eso va y viene por mar. De manera que en las islas, más que en cualquier otro sitio, la vida pasa por los puertos.

Por otra parte, Canarias depende casi absolutamente del negocio turístico, y el más elemental sentido común nos dice que no se puede seguir así. Los principios de salud económica y la protección del territorio exigen contener el crecimiento de una actividad tan agresiva para el medioambiente como es el turismo.

De manera que el futuro de Canarias obliga a diversificar su economía dentro del equilibrio entre progreso y defensa del territorio. Necesitamos limitar el turismo y adaptar la agricultura y la ganadería a la realidad del comercio mundial, dirigiendo la producción hacia el autoconsumo. Y buscar nuevas posibilidades económicas. Para conseguir todo eso, una vez más, ahí están los puertos.

La estabilidad económica de Canarias siempre se ha apoyado en su situación geográfica, en la encrucijada de las líneas mundiales de comunicación. Estamos a mitad de camino entre los cinco continentes. Por eso, la oportunidad del archipiélago se localiza hoy en nuestra capacidad tecnológica y en la eficacia de nuestros aeropuertos y puertos marítimos, que nos permiten convertirnos en un notable distribuidor del tráfico mundial de conocimiento, personas y mercancías.

Un puente entre Europa, América y África

Además, Canarias está llamada, por vocación, localización y voluntad social, a convertirse en el trampolín de la asistencia europea a América y África, continentes cuyo auxilio no admite mayor demora. Ya que no lo hizo por razones éticas, Europa debe ahora asumir su deuda humanitaria por mera seguridad: si la situación africana y latinoamericana no se apuntala enseguida, la llegada de más personas inmigrantes -principales víctimas de las desigualdades entre un Norte enriquecido y un Sur empobrecido-, sumada a la falta de políticas globales que afronten esta situación, puede dar pie a múltiples conflictos en la Unión Europea.

Y, como siempre, los puertos canarios estarán listos para cumplir con este compromiso con su pueblo y con la solidaridad hacia otros pueblos necesitados. Porque a lo largo de la historia, nuestros puertos han respondido espléndidamente a lo que la actividad económica y las exigencias sociales de las islas han precisado en cada oportunidad.

En su día, las exportaciones de vino o cochinilla fluyeron por los puertos. Después, las enriquecedoras zafras fruteras no habrían tenido salida sin unos puertos especializados. Más tarde, el boom turístico demandó que los puertos aprendieran a manipular colosales volúmenes de cemento y otros materiales, sin olvidar los bienes de consumo que reclama el desarrollo. Llegado el momento, los puertos canarios se colocaron (y ahí siguen) en cabeza en manejo de pescado. Actualmente, el transbordo intercontinental de contenedores crece de una manera espectacular.

Los puertos canarios gozan de un alto prestigio, no por merecido menos importante, a pesar de la competencia salvaje de otras instalaciones portuarias de nuestro entorno geográfico. Los hombres y mujeres de la mar saben bien que en

Canarias sus buques gozan de unos servicios de primera categoría.

Este protagonismo en el contexto portuario mundial no es casual. Se debe a un exquisito equilibrio entre los intereses públicos, privados y sociales, donde los trabajadores intervienen de manera decisiva. Estamos hablando de un colectivo de profesionales que ha sabido aprovechar su herencia de la experiencia de siglos, unida a la voluntad de formarse para la nueva realidad tecnológica de nuestros tiempos. En esta tarea, el papel estratégico de la Coordinadora, organizando y conduciendo a los compañeros estibadores, ha sido esencial.



Porque cuando se habla de trabajo, lo que importa es la alta productividad con baja siniestralidad, y en el sector portuario canario los indicadores de rendimiento son excelentes y los accidentes de trabajo, una excepción. Dolorosa siempre, pero excepción. Para que los puertos canarios puedan seguir cumpliendo su cometido debe mantenerse su capacidad de crecimiento, en recursos físicos y humanos. La preparación y actualización profesional de los portuarios, la dotación de maquinaria y equipos, la ampliación de las instalaciones, son hoy por hoy prioridades estratégicas irrenunciables para que los puertos puedan cumplir su contribución al desarrollo armónico de la sociedad. ■



Puertos de Tenerife



Futuro Puerto - Ciudad



**Edificio SOFITESA
instalación empresas ZEC**



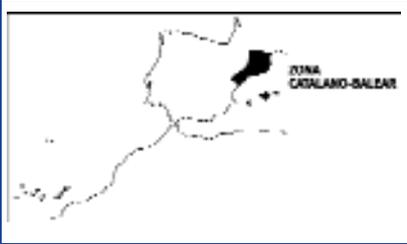
Terminal Contenedores



Tráfico RO-RO

APOSTAMOS POR EL FUTURO

web: www.puertosdetenerife.org



"Ni un paso atrás" en el Obradoiro

Éste es el relato de los siete estibadores de Barcelona que llevaron hasta Santiago de Compostela el mensaje que ha unido a todos los portuarios del continente: el rechazo a una Directiva impuesta desde las altas esferas de la Unión Europea.

"Salimos de Barcelona el 2 de junio en una furgoneta hasta Roncesvalles. Allí comenzamos un Camino que nos llevaría hasta Santiago de Compostela el día 14, llegando a la Plaza del Obradoiro sobre las cinco de la tarde. Fueron un total de 836 Km. y unas 70 horas de pedaleo. Cada uno lo hacía por diferentes motivos, pero había uno en común: llevar la pancarta contra la Directiva hasta Santiago, donde la plantamos en la misma plaza del Obradoiro, delante del despacho de Fraga. Todos llevábamos la sudadera de "Ni un paso atrás", algo que cumplimos. En una de las cumbres más altas que atravesamos, La Cruz de Ferro, incluso escribimos esta frase con piedras del camino.

Fueron 12 días de pedaleo con mucho sol, lluvia y viento. Dormimos siempre en albergues. Éstos eran los nombres de los que formamos la "expedición": Julio Navarro, Gabriel Jiménez, Manuel Rodríguez, José Vidal (Pepe "el Cables"), José A. Martínez Berruga, Fernando Salinas ("el Comandante") y Luis Elizondo. Las etapas fueron: Roncesvalles- Puente La Reina, Puente La Reina-Viana, Viana-Santo Domingo de la Calzada, Santo Domingo de la Calzada-Burgos, Burgos- Frómista, Frómista- Sahagún, Sahagún-León, León-Rabanal del Camino, Rabanal del Camino-Villafranca del Bierzo, Villafranca del Bierzo-Sarria, Sarria-Melide, Melide-Santiago de Compostela."

A todos los compañeros que hicieron posible este viaje, gracias. También es de agradecer la colaboración que nos prestaron Tercat y Port-Nou, así como el Club Esportiu d'Estibadors de Barcelona. ▀



Ibiza necesita más estibadores

Coordinadora ha solicitado el ingreso de cinco nuevos estibadores en el puerto de Ibiza, lo que significaría prácticamente duplicar el censo actual. La media de turnos de trabajo en la isla ibicenca es una de las más altas del Estado, con 33 turnos al mes (sólo otros puertos insulares, como los de Fuerteventura o Lanzarote, superan esta cantidad).

En este caso se ha hecho patente la necesidad de conseguir que los compañeros de todos los puertos españoles disfruten de los mismos derechos, con jornadas de trabajo de similar duración, una situación que, indiscutiblemente, debe repercutir de manera positiva en el ejercicio de su actividad. ▀



Nuevas incorporaciones en Barcelona

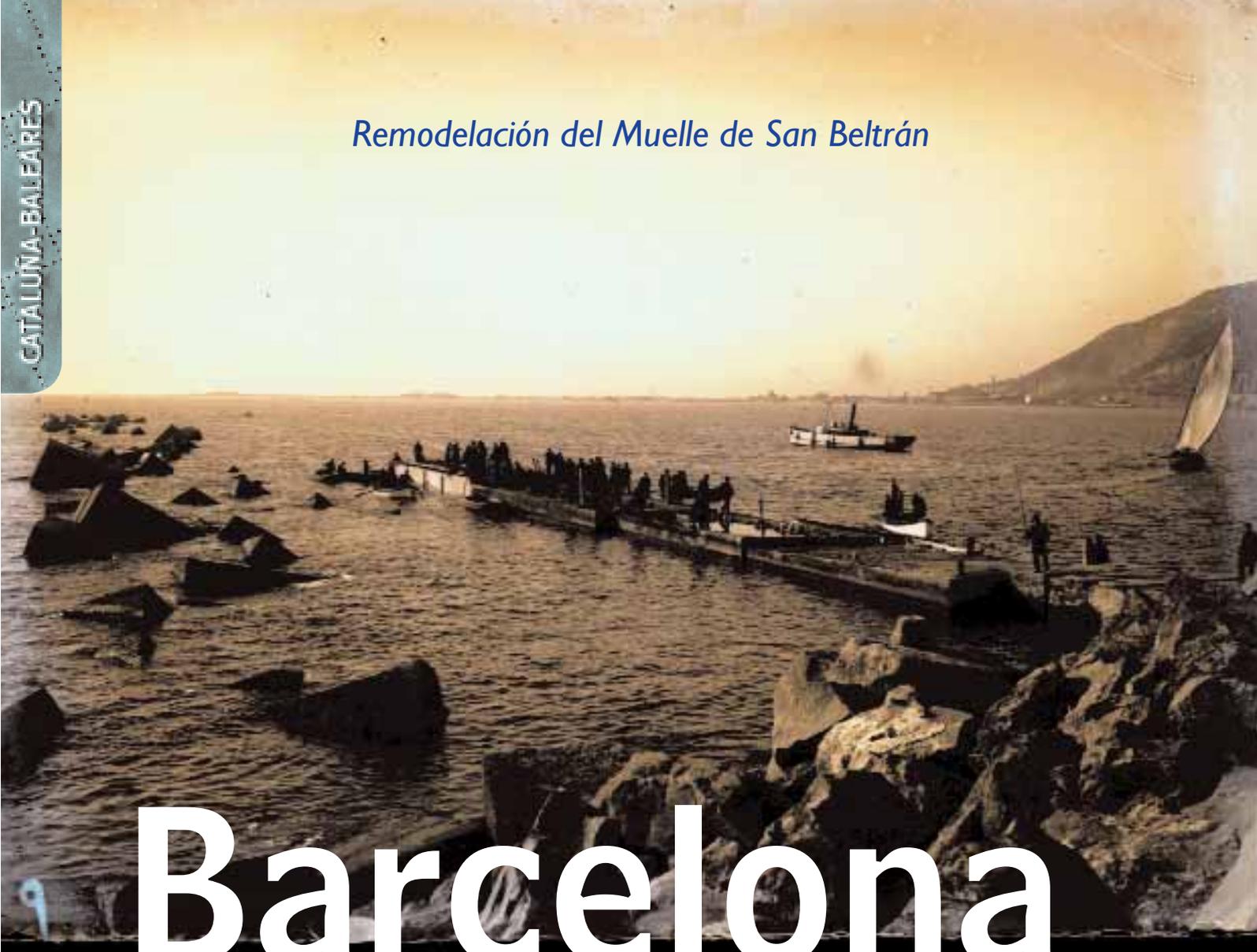
Nuestro sindicato ha planteado la necesidad de incorporar 80 estibadores al Grupo Cero de Barcelona, una medida con la que se quiere atender el ritmo de jubilaciones del puerto catalán, así como al fuerte incremento del tráfico de mercancías y del número de jornales.

Se trata de un puerto que, dada su importancia y complejidad, no puede permitirse el lujo de ver reducida su plantilla, que en la actualidad cuenta con cerca de 800 estibadores. El esfuerzo desarrollado por parte de los portuarios en materia de formación también ha contribuido con eficacia a afianzar el crecimiento de Barcelona. ▀

Victoria judicial en Castellón

Coordinadora ha ganado una nueva batalla sindical en los juzgados de Castellón. El fallo, favorable a nuestra postura, permite hacer efectiva la incorporación de los compañeros gruistas a las Sociedades de Estiba, y así poder solucionar un problema de fondo que afectaba a la igualdad de derechos laborales, incluido los referentes a salarios y formación.

Nos congratulamos del contenido de esta sentencia, puesto que en base a los acuerdos pactados en la Comisión Mixta, la razón cae por su propio peso. ▀



Barcelona recupera el Rompeolas

El Puerto de Barcelona ha abierto de nuevo el acceso al Rompeolas a través de un remodelado Muelle de San Beltrán, configurado como un nuevo paseo para los barceloneses.

Las obras de urbanización del Muelle de San Beltrán han supuesto la apertura del acceso del Rompeolas a los barceloneses, después de que las obras de la Bocana Norte del Puerto obligaran a cerrar hace un año el tradicional acceso desde el barrio de la Barceloneta.

Si bien el muelle y las instalaciones mantienen sus usos portuarios -se

utiliza principalmente por los buques de la Compañía Trasmediterránea y los de la compañía Grimaldi- la obra recientemente inaugurada comporta la habilitación de un ancho paseo para acceder al Rompeolas, convertido así en un nuevo espacio portuario abierto a los ciudadanos. Su remodelación, que ha supuesto una inversión de 4,2 millones de euros, abarca 45.000 m² y

consiste básicamente en la creación de un gran vial, de 600 metros de largo, que une la rotonda ya existente al inicio del Muelle de Barcelona con una nueva rotonda situada al inicio del puente Porta d'Europa, con la función de regular y distribuir la circulación entre la Ronda Litoral, la ciudad y el resto del Puerto.



Un ancho paseo

Se han previsto entre cuatro y cinco carriles para la circulación de vehículos y el acceso de los peatones, que desde la ciudad se realizará por un gran paseo de once metros de ancho. En realidad, el paseo cuenta con un pavimento formado por piezas de hormigón prefabricado de color gris oscuro, mientras que para las aceras y los vados se ha utilizado piedra granítica. Además del mobiliario urbano correspondiente -bancos, faroles, papeleras- se ha procedido a plantar dos tipos de árboles diferentes: la palmera datilera y la causarina, que darán frescor al conjunto y proporcionarán sombra en verano.

La urbanización del Muelle San Beltrán significa la reapertura a los ciudadanos del popular Rompeolas que a lo largo del siglo XX se ha convertido en uno de los referentes de ocio en la ciudad de Barcelona. El Rompeolas fue, hasta el proceso de apertura de la ciudad al mar iniciado en los años 80 y hoy consolidada con el Port Vell, un gran balcón al mar para muchas generaciones de barceloneses. El nuevo acceso al Rompeolas se realiza desde la plaza del Carbó, siguiendo por este nuevo paseo y pasando por el puente Porta d'Europa, desde donde se ha habilitado un acceso al paseo que avanza hacia la parte superior del Rompeolas hasta el edificio de Porta Coeli. El acceso al Rompeolas será pues, como había sido secularmente,

para peatones y vehículos. Este recorrido, inédito para la mayor parte de la ciudadanía, permitirá descubrir nuevas perspectivas del puerto, ya que el puente Porta d'Europa es un mirador excelente, tanto sobre el puerto comercial como sobre el puerto ciudadano. ■

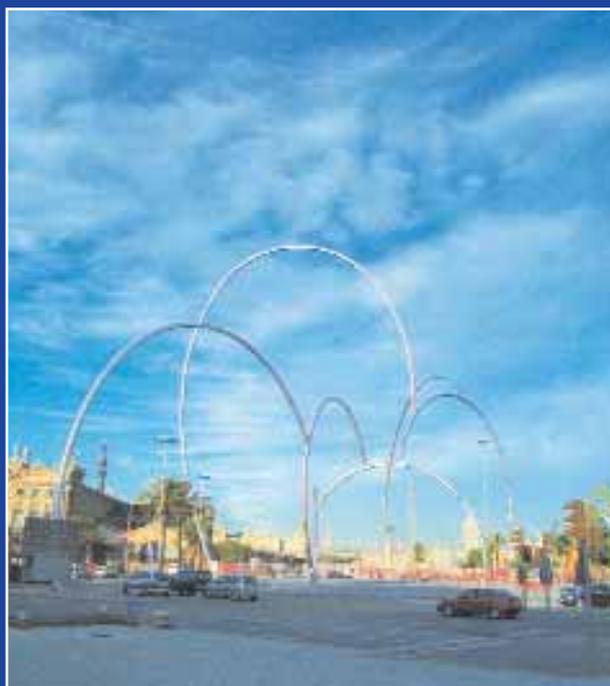


"Olas" metálicas

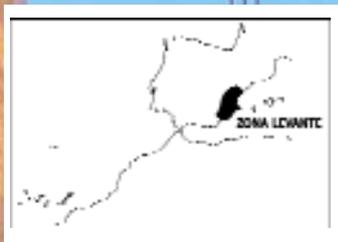
Coincidiendo con la reapertura del Rompeolas a los peatones se inaugura también la escultura "Ones" ("Olas"), del artista valenciano Andreu Alfaro. "Ones" es una gran estructura compuesta por sucesiones de arcos tubulares metálicos, en total 7, que tiene 24 metros de alto y se extiende sobre los viales y el paseo central del Muelle de Barcelona. Esta gran estructura -algunas piezas llegan a pesar 25 toneladas- es una señal de bienvenida a los que llegan al puerto y al mar por este lado de la ciudad

y está llamada a convertirse en un nuevo icono de Barcelona. Esta obra significa la culminación del puerto ciudadano por su vertiente sur.

Próximamente se iniciaran las obras correspondientes al extremo norte del puerto, el Port Vell, con el proyecto constructivo de la Bocana Norte, que, además del hotel en forma de vela, el edificio de oficinas y los servicios que se ubicarán, formarán un espacio único entre la ciudad de Barcelona y el Mar Mediterráneo. ■



Falta de personal y de formación en Sevasa



Valencia reivindica mejoras

La puesta en marcha de los acuerdos firmados el pasado mes de marzo entre empresa, administración y trabajadores no ha contribuido a subsanar los problemas existentes. En contra de lo aprobado en dichos acuerdos, los problemas persisten en el puerto valenciano





El acuerdo alcanzado entre la Sociedad de Estiba, el Comité de Empresa y los empresarios valencianos pretendía solucionar los problemas derivados de la falta de personal portuario, puesto que en Valencia el censo está formado por 700 estibadores que tienen que afrontar un volumen de tráfico creciente. Además, se constató que el sistema de contratación respondía a una concepción poco eficaz del reparto del trabajo.

Sin embargo, desde su puesta en marcha, y según han denunciado los compañeros valencianos, los problemas y errores en el departamento de contratación de Sevasa han sido múltiples y constantes, con importantes perjuicios para los trabajadores: discusiones continuas, incumplimiento por parte de algunas empresas de la devolución a Sevasa de su personal de Relación Laboral Común

(130 trabajadores), horario de contratación incumplido de modo diario y reiterado. Algunos de los puntos del acuerdo firmado ni siquiera se han puesto en funcionamiento, como es el caso del referente a la Interpretación y Arbitraje del Convenio o el de la Comisión de Seguimiento, que tan sólo se ha reunido en una ocasión desde el pasado mes de abril. ▀

Falta de personal

El problema de falta de personal ha seguido existiendo los fines de semana, de manera fundamental en la jornada de tarde y noche del sábado. Sevasa, sobre la base de lo acordado, ha repescado a una serie de gruistas que prestaban sus servicios en empresas estibadoras y que no han podido acudir a su puesto de trabajo por desconocer su pase a la Sociedad de Estiba. Sevasa se ha limitado a comunicar al Comité de Empresa que iba a aplicar el Descanso Semanal anual, sin convocar a la establecida Comisión de Seguimiento, tipificada en el acuerdo, para tratar de

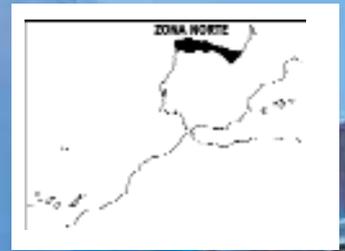
dar solución a los problemas como el que ha desencadenado el presente conflicto. Una medida que no contempla cómo compaginar los descansos semanales con la formación, teniendo en cuenta que la formación es uno de los objetivos fundamentales, junto a la prestación de personal a las empresas estibadoras, de la propia Sociedad de Estiba.

Nuestros compañeros denuncian este tipo de actuación de la dirección de Sevasa, que en nada beneficia al puerto de Valencia, la medida de establecer descansos semanales obligatorios del personal sólo se puede entender como un modo de justificar los constantes problemas de gestión de Sevasa en los

últimos años, tanto por acción como por omisión, agravados por actuaciones personales muy alejadas del modo de funcionar de la estiba de los puertos españoles, y que hacen imposible la política de negociación y acuerdo, llevada a cabo por los compañeros del puerto de Valencia durante los últimos meses.

Nuevos ingresos

El Grupo II, Oficial Manipulante, se encuentra en pleno proceso de incorporación de 140 trabajadores, con los que se tratará de cubrir tanto el aumento del tráfico como el ritmo de jubilaciones. ▀



"Política" sindical en Bilbao

Las influencias de tipo político se están dejando notar en el puerto de Bilbao. Es significativo que el sindicato ELA haya conseguido certificación sindical, incluyendo en dicha certificación los resultados de las pasadas elecciones en el ámbito de las consignatarias dentro de la estiba, variando la representación de manera ostensible.

En otro orden de cosas, la Autoridad Portuaria de Bilbao y las empresas estibadoras de la instalación han acordado reordenar los muelles comerciales. El acuerdo contempla el traslado a Santurce de las empresas ubicadas en el canal de Degusto, donde el puerto tiene una superficie descubierta de 70.000 m² y una cubierta de 24.000 metros. El traslado, que concluirá en 2006, ha sido posible tras la ampliación que se está llevando a cabo desde 1992. Ahora se están construyendo dos muelles que aportarán 470.000 m² de superficie y 1.170 metros de línea de atraque. Las mercancías con mayor impacto visual, como los graneles, serán manipuladas lejos de núcleos urbanos. ▀



Conflicto en Gijón

Puertos del Estado ha puesto en conocimiento de los representantes de Coordinadora de Avilés y Gijón que existe la voluntad por parte del citado organismo de aplicar el punto 2-G del Decreto de Ley de Puertos a la terminal pública EBHISA, ubicada en El Musel, dedicada a carga y descarga de graneles. Dicho punto, el 2-G, hace referencia a la posibilidad de que las terminales que poseen plantas de transformación puedan prescindir de la contratación de estibadores en las Sociedades de Estiba. Nuestro sindicato, ante la gravedad del asunto y considerando que dicha terminal no puede acogerse a esta norma, ha estudiado la presentación de un preaviso de huelga que, dependiendo de las consideraciones de la Comisión Mixta, puede convocarse en el puerto de Gijón o, incluso, en todo el Estado.

Ante esta nefasta iniciativa subyace el continuo desencuentro entre Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Gijón. Concretamente, el pasado mes de julio, Puertos del Estado presentó

una denuncia por un presunto delito de prevaricación contra el presidente saliente de la Autoridad Portuaria gijonesa, Miguel Angel Pesquera, en el marco de las difíciles relaciones que viene manteniendo el ente estatal que depende directamente del Ministerio de Fomento (PP) y una presidencia de El Musel que sigue unas directrices marcadas por el Gobierno del Principado (PSOE). Como ya era conocido, las desavenencias entre Pesquera y Puertos del Estado, no sólo eran relativas al tema de la ampliación del puerto, sino que también había discrepancias en la gestión y, en este ámbito, el pliego de condiciones para la adjudicación de la nueva terminal de graneles sólidos que contemplaba el intercambio de acciones entre la terminal pública EBHISA y la sociedad que resultara adjudicataria, siguió un tortuoso camino desde su inicio. Hay que recordar, que en el consejo de administración de la Autoridad Portuaria, los únicos que presentaban objeciones eran los representantes de Puertos del Estado. ▀

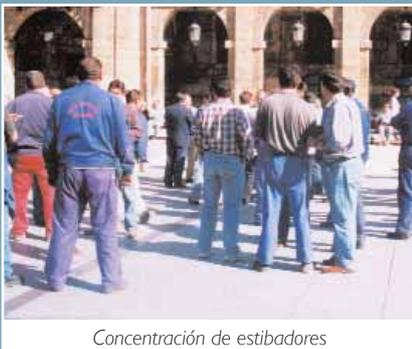
Eventualidad en Santander

La situación de los trabajadores eventuales de Santander, que se ven impedidos de incorporarse al censo de la Sociedad de Estiba, constituye una de las violaciones más flagrantes del Acuerdo Marco todavía vigente. Los trabajadores eventuales de Santander han sobrepasado con creces lo que la lógica entiende como "eventual". De hecho, la mayoría de ellos llevan años en esta situación, por lo que urge encontrar una solución que les permita ingresar en el censo de la Sociedad de Estiba. ▀

Elecciones en La Coruña

Las últimas elecciones sindicales en La Coruña han permitido a la Coordinadora afianzar su posición en uno de los puertos tradicionalmente "difíciles" para nuestro sindicato. Así, de los cuatro delegados del Comité, dos pertenecen al sindicato gallego CIGA, uno a Coordinadora y el último, a UGT. ▀

Nuevo sindicato en Avilés



Concentración de estibadores

Los compañeros del Puerto de Avilés nos han comunicado la creación de un nuevo sindicato de estibadores. El SEPRA, Sindicato de Estibadores del Principado de Asturias, nace con la intención de integrar a todos los trabajadores del puerto de Avilés, hasta ahora divididos en diferentes sindicatos, y mantenerlos unidos a la hora de trabajar juntos para solucionar los problemas que acucian, no sólo a este enclave, sino también a la totalidad del colectivo asturiano. Para ello, han solicitado su adhesión a Coordinadora.

Resaltar que, desde su creación, la afiliación ha sido muy importante, pues de 43 trabajadores que hay actualmente en el censo de la Sociedad de Estiba y Desestiba del puerto de Avilés (SEAVIDED), se han producido 41 afiliaciones, y de los 53 trabajadores del colectivo de la Empresa Consignaciones Asturianas, se han afiliado 34. Es decir, que UGT y CC.OO han desaparecido prácticamente de los muelles avilesinos y los compañeros de SEPRA se han fijado como objetivo obtener el cien por cien de representatividad en las próximas elecciones.

Trágico accidente

Sin abandonar Avilés, debemos hacernos eco de una trágica noticia que viene a corroborar, una de nuestras reivindicaciones históricas y que pone de manifiesto lo negativa que puede ser la aplicación del Decreto de Ley de Puertos. Estamos hablando de falta de profesionalidad, de intrusismo y de autoasistencia, conceptos que vienen a significar accidentabilidad, inseguridad, y como en este caso, pérdida de vidas

humanas. El pasado 1 de octubre, el gijonés de 23 años, Rubén Iglesias Orma, falleció en el muelle avilesino de Raíces al precipitarse a la ría, desde el buque croata "Lapad", la grúa móvil de 400 toneladas de peso y 45 metros de altura que conducía en eses momento para llevarla a tierra.

Según testigos presenciales, el factor detonante del accidente fue una excesiva inclinación hacia babor del barco sobre cuya cubierta rodaba la grúa siniestrada, impulsada por su propio motor. El fallecido pertenecía a la plantilla de Logiastur, empresa filial del Grupo Bergé que tiene contratadas las operaciones de mantenimiento de la grúa siniestrada. Según los estibadores de Avilés, ningún empleado del puerto participaba en la maniobra de desembarco de la grúa, algo que explican como "normal" dado que la máquina era capaz de rodar por sí sola, y el barco, del tipo "roll on-roll off" disponía de rampa para hacer autodescarga. Los estibadores, en señal de duelo, iniciaron un paro de 36 horas a los pocos minutos de producirse el accidente mortal. ▀



Funespor apuesta por la prevención laboral en la operativa Ro-Ro

Hacia la máxima seguridad

Dedicada de lleno a la mejora de las condiciones de seguridad en los puertos, Funespor, la Fundación de Estudios Portuarios, ha elaborado un completo material formativo para la operativa Ro-Ro. El proyecto prevé un manual de prevención, fichas técnicas y un portal on-line, www.prevencionpuertos.org en el que se puede consultar cualquier aspecto relacionado con este tema.

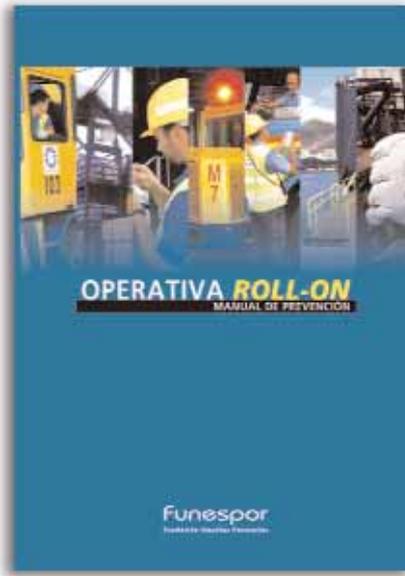


Funespor ha presentado ante la Comisión de Salud Laboral de la Coordinadora el material formativo elaborado específicamente para la operativa Ro-Ro. Este material, elaborado por la Fundación con el apoyo de la Agencia Europea de Seguridad y Salud en el Trabajo incluye un manual de prevención específico para Ro-Ro, fichas técnicas de seguridad laboral diseñadas para cada categoría profesional y un portal de prevención de puertos www.prevencionpuertos.org.

Este proyecto ha sido desarrollado por Funespor con motivo de la ejecución del proyecto europeo de adquisición de buenas prácticas en la operativa Ro-Ro.

Uno de los aspectos más interesantes de esta iniciativa reside en el portal de prevención de puertos, que constituye un punto de partida innovador en el ámbito de la prevención y seguridad laboral portuaria. A partir de este portal se quiere ir construyendo un campo específico en el ámbito preventivo y formativo para cada una de las distintas operativas portuarias que actualmente se desempeñan en los puertos europeos. De este modo, en este portal de prevención podemos encontrar secciones de interés como un campus de formación on-line, una sección de legislación y jurisprudencia en materia de prevención, una sección de consulta donde cada categoría profesional puede consultar los riesgos laborales relacionados con su puesto de trabajo y consultar las medidas preventivas aplicadas a cada riesgo identificado, un foro de debate donde se plantean temas de interés general y donde se puede participar y opinar, una sección donde se pueden solicitar las evaluaciones de riesgo realizadas en la operativa Ro-Ro, y una sección de

contacto donde el técnico de prevención de Funespor atiende todas las cuestiones de seguridad laboral que puedan surgir. Otras posibilidades del portal hacen referencia al envío del libro de formación y otros materiales elaborados por la Fundación que se soliciten.



Operativa de contenedores

La presentación del trabajo realizado por Funespor ante la Comisión de Seguridad Laboral de Coordinadora obtuvo el reconocimiento de sus miembros, que vieron en este trabajo un avance notable en materia de seguridad laboral para el sector de la estiba portuaria. La Fundación, además, aprovechó esta reunión para presentar la puesta en marcha de un nuevo proyecto para la operativa de contenedores, en el que se van a involucrar los puertos de Algeciras, Valencia, Lisboa (Portugal) y Goteborg (Suecia).

La Fundación de Estudios Portuarios ha distribuido a todos los estibadores portuarios de los puertos afiliados a Coordinadora manuales de prevención, fichas técnicas de seguridad laboral, pósters y un Cd-rom formativo. Así, desde Funespor se sientan las bases para avanzar en la cultura preventiva de los trabajadores portuarios de nuestros puertos, permitiendo que el desarrollo de la labor profesional de los estibadores portuarios sea de mayor calidad. ■



Quality Services

Professionalism

Infraestructure

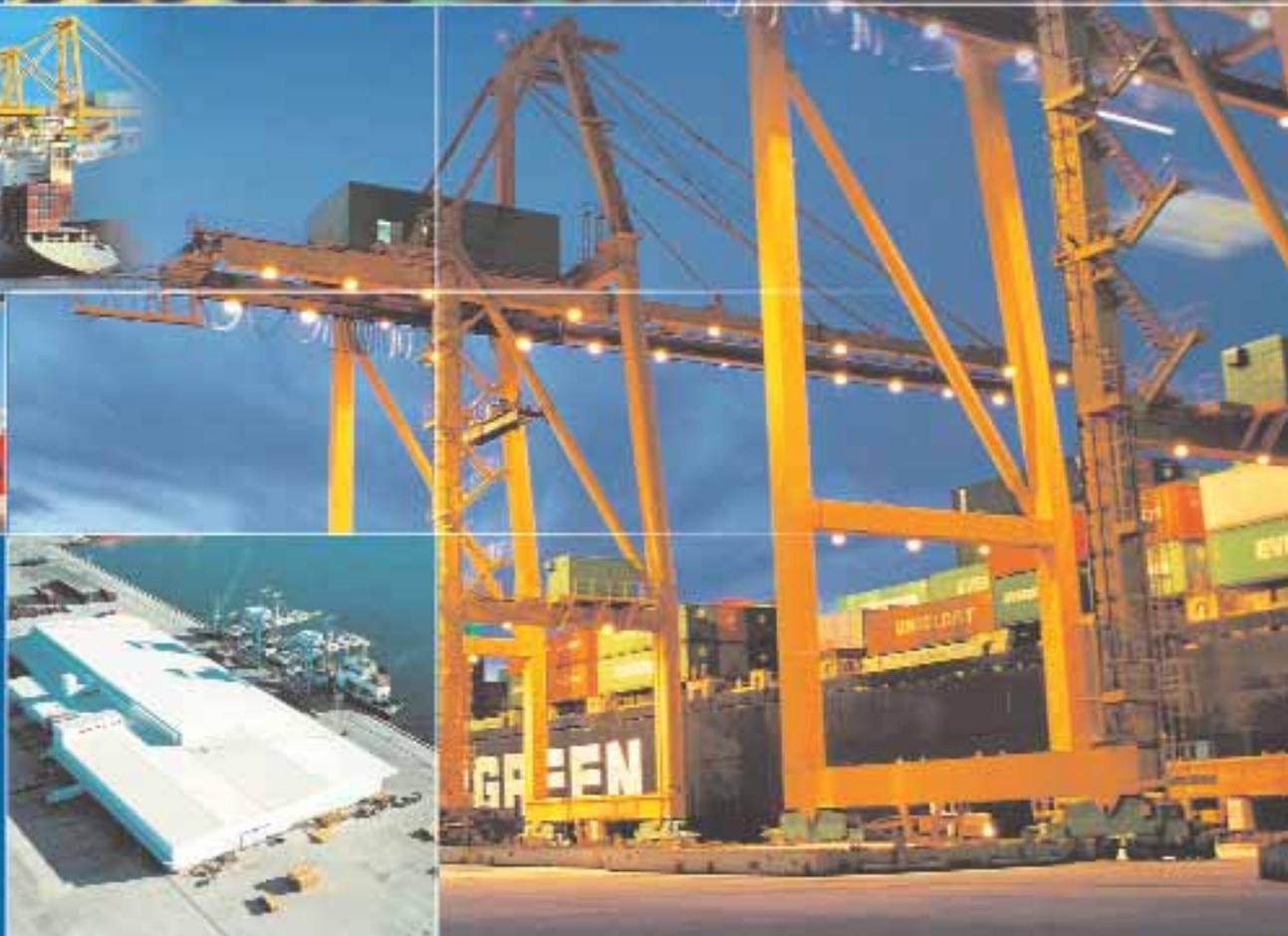
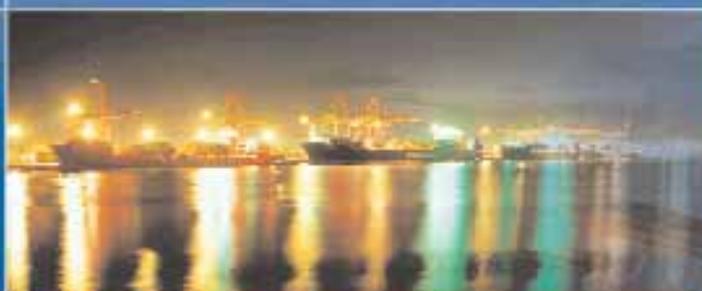
Equipment



VALENCIA

**VALENCIA CONTAINER
TERMINAL**

Muelle Príncipe Felipe
Puerto de Valencia
46024 Valencia-Spain
Tel. 34 96 393 83 00
Fax 34 96 393 83 01/02
E-mail: mv@marvalsa.com



SAGUNTO

**MULTIPURPOSE
TERMINAL**

Muelle Puerto de Sagunto
46520 Puerto de Sagunto
Tel. 34 96 265 61 00
Fax 34 96 265 61 03
E-mail: mv-sagunto@marvalsa.com



Marítima Valenciana S.A.

CUSTOMER ORIENTED