

# NOTICIA IMPORTANTE

## Abril 13, 2018

### ESTATUS DE LOS PUERTOS DE LA COSTA ESTE DE USA

Estimado cliente

Por medio de la presente le informamos el estatus de los puertos de la costa este de Estados Unidos.

Los negociadores de la Asociación Internacional de Estibadores (ILA) y la Alianza Marítima de los Estados Unidos (USMX) han programado reuniones del 5 al 7 de junio con la esperanza de terminar un contrato laboral en la costa este y del Golfo meses antes de que el actual expire el 30 de septiembre.



Las reuniones entre los funcionarios de USMX y el comité de escala salarial de 200 miembros de la ILA seguirán lo que ambas partes describieron como un "progreso significativo" durante la negociación del mes pasado en una extensión de seis años de su contrato maestro Maine-Texas.

Los propietarios de carga beneficiosa (BCO) estadounidenses están ansiosos por un acuerdo que les evite la necesidad de activar costosos planes de contingencia de huelga. A principios de marzo, la Federación Nacional de Minoristas y más de 100 organizaciones que representan a las BCO instaron al sindicato y a los empleadores a actuar con prontitud.

Los expedidores han advertido que la carga que cambiaron a los puertos de ILA para evitar la agitación laboral en la costa oeste podría verse modificada si la extensión del contrato ILA-USMX sigue sin resolverse. La participación de las costas del este y del golfo de las importaciones en contenedores de Estados Unidos desde Asia aumentó a 34.7 por ciento el año pasado desde menos del 22 por ciento en 2005, según PIERS, un producto hermano de JOC.com.

Las BCO esperan el tipo de garantías que el International Longshore and Warehouse Union y la Pacific Maritime Association brindaron el año pasado cuando firmaron una extensión de contrato por cinco años en la Costa Oeste. Aunque la ILA no ha tenido una huelga en toda la costa desde 1977, se acercó a una en 2012-2013, cuando las negociaciones se prolongaron durante un año e incluyeron dos extensiones de contrato.

**Los delegados de la escala salarial de ILA revisan el contrato, luego se clasifican por filas**

[www.nipponexpress.mx](http://www.nipponexpress.mx)

## NOTICIA IMPORTANTE

Los funcionarios de Union y USMX no comentaron sobre las reuniones de junio, pero el presidente de ILA, Harold Daggett, al convocar el comité de escala salarial en Delray Beach, Florida, sugiere que se pueda llegar a un acuerdo allí. Conforme a las reglas de la ILA, los delegados de escala salarial deben aprobar cualquier contrato antes de presentarlo para la ratificación de la base jerárquica.

La actual ronda de negociaciones ILA-USMX ha progresado de manera intermitente, incluyendo un paréntesis de tres meses luego del rompimiento de las negociaciones en diciembre pasado luego de una disputa sobre cómo definir terminales automatizados. Las conversaciones de este año, sin embargo, han carecido de la tensión y la acritud que rodearon las negociaciones de 2012-2013.

Aunque Daggett acusó a los empleadores en diciembre pasado de tratar de difuminar las diferencias entre las terminales totalmente automáticas y semiautomáticas, aparentemente las dos partes encontraron un terreno común sobre el tema el mes pasado.

La sesión de negociación del mes pasado se centró en el contrato principal de Maine a Texas, que cubre los salarios en contenedores y de carga rodada, los beneficios médicos, las regalías de los contenedores pagados por el operador y otros asuntos de la costa.

Con un acuerdo de contrato maestro a la vista, el énfasis se ha desplazado a contratos locales y regionales complementarios que cubren las normas laborales, las pensiones y otros asuntos específicos del puerto. Los negociadores esperan completar la mayoría de las negociaciones locales antes de las reuniones de junio.

ILA y los empleadores planean usar la primera parte de las reuniones del 5 al 7 de junio para concluir los acuerdos locales antes de que el comité de escala salarial del sindicato revise el nuevo contrato maestro propuesto.

### **Este año, los acuerdos locales buscaron primero**

En el pasado, las negociaciones contractuales locales en algunos puertos se han prolongado durante meses o incluso años después de que se resuelva el contrato principal. Este año, Daggett ha tratado de llegar a acuerdos locales antes de firmar el contrato maestro, a fin de preservar la influencia del sindicato en la negociación local.

Este nuevo cronograma de negociación se deriva de la decisión de un árbitro de Baltimore de 2013 que dictaminó que una vez que se ratifica el contrato maestro, su cláusula de no huelga se aplica incluso en los puertos donde las negociaciones locales son incompletas. Un árbitro en Charleston luego emitió una resolución similar.

El tema central en las negociaciones de 2012-2013 fue la insistencia de las líneas de contenedores en mejoras de productividad en el contrato local que cubre el costoso Puerto

## NOTICIA IMPORTANTE

de Nueva York y Nueva Jersey. Las fuentes de los empleadores dicen que, aunque la productividad del puerto todavía no es lo que les gustaría ver, está mejorando gradualmente.

Funcionarios de ILA han dicho que en las negociaciones de este año son sensibles a la necesidad de retener la confianza de BCO y retener las ganancias de carga que siguieron a la expansión del Canal de Panamá, la elevación del puente de Bayona en Nueva York y Nueva Jersey y los cambios de carga. de la costa oeste

También al acecho en el fondo de las conversaciones actuales está la incertidumbre acerca de cómo el presidente de EE. UU., Donald Trump, podría reaccionar ante un ataque portuario. Cuando los puertos de la Costa Oeste fueron cerrados por 10 días por un cierre patronal en 2002, el entonces presidente George W. Bush se movió para invocar una disposición poco utilizada de la Ley Taft-Hartley para buscar una orden judicial de regreso al trabajo. El cierre finalizó antes de que se emitiera un mandato.

Por favor póngase en contacto en caso de cualquier pregunta o requerimiento, será un placer ayudarle.

ATENTAMENTE  
Nippon Express de México.