

POLAR STAR FILMS and  LE COMPAGNON
DES TAXI-BROUSSE
PRESENT



FREIGHTENED

THE REAL PRICE OF SHIPPING

a film by Denis Delestrac

PRESS KIT

FREIGHTENED

THE REAL PRICE OF SHIPPING

EL PREU REAL DEL TRANSPORT MARÍTIM

PRODUCCIÓ

Director	Denis Delestrac
Productors executius Espanya	Carles Bruguera
	Marieke van den Bersselaar
Productors executius França	Laurent Mini
	Karim Sami

INFORMACIÓ TÈCNICA

Duració	52 min // 84 min
Format projecció	HD
Format gravació	4K HD
Vídeo/Àudio	Colour/Stereo

VENDES INTERNACIONALS

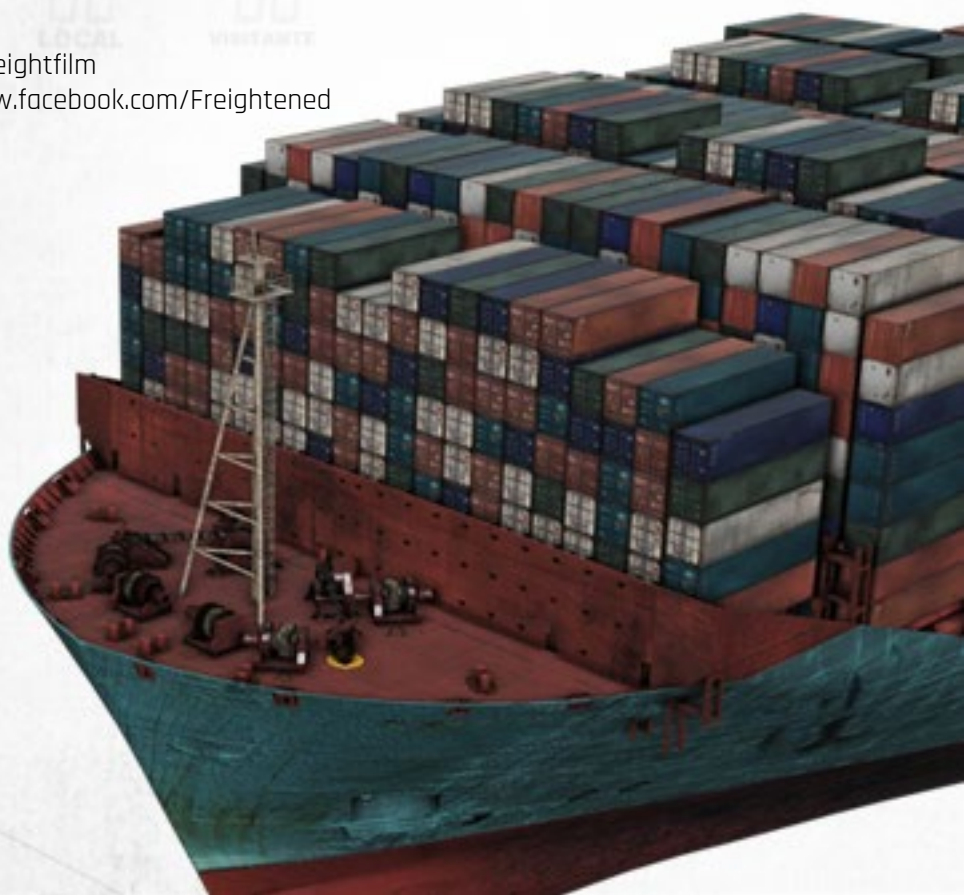
ABOUT PREMIUM CONTENT	
Contacte	Julia Pillet
Email	julia.pillet@aboutpremiumcontent.com

WEB

www.freightened.com

XARXES SOCIALS

Twitter	@freightfilm
Facebook	www.facebook.com/Freightened



INDEX

LOG LINE	5
SINOPSI BREU	5
SINOPSI CURTA	5
SINOPSI - una pàgina	6
SINOPSI- dues pàgines	7
NOTA DEL DIRECTOR	9
DIRECTOR Denis Delestrac	10
PRODUCTORES	11
ENTREVISTATS	12
COL·LABORADORS	17
CRÈDITS	18
CONTACTE	20

POLAR STAR FILMS and LE COMPACT DES TAXI-BROUSSE
PRESENT



FREIGHTENED

THE REAL PRICE OF SHIPPING

a film by Denis Delestrac

PRODUCED BY CARLES BRUGUERAS, LAURENT MINI, KARIM SAMAI & MARIEKE VAN DEN BERSSELAAR

EDITED BY DRAGOMIR BAJALICA, JEAN DE GARRIGUES & IBON OLASKOAGA PHOTOGRAPHY BY J. ESGLEAS MARROI MUSIC IAN BRITON & ROD BOYD

WWW.FREIGHTENED.COM

SWR NDR



الوثائقية
DOCUMENTARY

3
TELEVISIÓ DE CATALUNYA

SRF
Schweizer Radio
und Fernsehen

SVT

RTS
Radio Télévision
Suisse

NRK

K:
Kultur

Télé-Québec

Creative
Europe
MEDIA

CNC

Generalitat de Catalunya
Departament
de Cultura

International
Film Festival
Cannes

LOG LINE

FREIGHTENED - El preu real del transport marítim revela la mecànica i els perills del transport marítim, una indústria que, malgrat ser poc coneguda, és la clau de la nostra economia.

SINOPSI BREU

FREIGHTENED - El preu real del transport marítim revela, en una audaç investigació, la mecànica i els perills del transport marítim, una indústria que, malgrat ser poc coneguda, subministra a 7 mil milions d'humans i és la clau de la nostra economia, el medi ambient i el model de la nostra civilització.

*Staalvat Scheepsbouwstaal Grade A, St. 42
min. treksterkte 420 N/mm²*

SINOPSI CURTA

El 90% dels productes que consumim a Occident es fabriquen a l'estranger i ens arriben per vaixell. La indústria del transport marítim és la peça clau en l'economia mundial i constitueix la base del nostre model de civilització moderna; sense ella, seria impossible complir amb les creixents demandes de les nostres societats. No obstant això, el funcionament i les normes d'aquest negoci segueixen sent en gran mesura desconegudes per a molts, malgrat que els costos ocults que se'n deriven ens afectin a tots. A causa de la seva grandària, els vaixells de càrrega ja no caben als ports tradicionals de les ciutats i s'han traslladat fora de la vista del públic, darrere de barreres i punts de control. *FREIGHTENED* - El preu real del transport marítim respon a preguntes com: Qui mou els fils d'aquest negoci de milers de milions de dòlars? En quina mesura controla aquesta indústria els nostres responsables polítics? Com afecta aquesta indústria el medi ambient per sobre i sota dels nivells del mar? I com és la vida pels mariners moderns? Portant-nos en un viatge a través de mars i oceans, *FREIGHTENED* - El preu real del transport marítim revela en una investigació audaç totes les cares del transport marítim a nivell mundial i para atenció en les conseqüències d'una indústria del tot desconeguda.



SINOPSI - una pàgina

9 de cada 10 productes consumits avui en dia a Occident provenen de l'estranger. Això ha creat una paradoxa inquietant: comprar un producte fabricat en un país llunyà és sovint més barat que comprar productes fets a l'abast del transport terrestre. La veritable columna vertebral de l'economia globalitzada d'avui dia és la indústria del transport marítim, la seva flota de vaixells gegantins i el seu invencible model de negoci (el transport marítim costa només un 2% del que costa el transport aeri), que controla el 90% de tots els productes transportats per mar al planeta.

El transport marítim ha estat tan transcendental com la invenció de la impremta o d'Internet, però segueix sent en gran mesura desconegut per a molts. A causa de la seva grandària, els vaixells de càrrega ja no caben als ports tradicionals de les ciutats i s'han traslladat fora de la vista del públic, darrere de barreres i punts de control. Però, qui mou els fils d'aquest negoci de milers de milions de dòlars? En quina mesura controla aquesta indústria els nostres responsables polítics? Com afecta aquesta indústria el medi ambient per sobre i sota dels nivells del mar?

FREIGHTENED - El preu real del transport marítim investiga la mecànica i els perills del transport marítim mundial per descobrir com aquesta indústria ha acabat convertint-se en la clau de la nostra economia, el nostre medi ambient i el model de la nostra civilització. La pel·lícula exposa els canvis revolucionaris que la indústria del transport marítim va aportar durant les dècades de 1960 i 1970, tot reduint els costos i maximitzant els beneficis en el negoci de les importacions/exportacions. Avui, el transport marítim s'ha convertit en el mitjà més eficient per transportar mercaderies: hi ha 60 mil embarcacions que naveguen constantment les rutes de navegació del món que subministren a 7 mil milions d'éssers humans. Aquesta indústria és ara crucial per al compliment de les creixents demanes de la nostra societat.

D'altra banda, el transport marítim ha permès l'existència d'economies subversives. Cada any, 500 milions de contenidors es mouen a través de les rutes marítimes del món. Només el 2% d'aquests contenidors s'ha escanejat o ha estat inspeccionat per duanes. Aquest fet els converteix en un mitjà ideal de transport per als traficants d'armes, narcotraficants i xarxes d'immigració il·legal. Les empreses maximitzen els guanys evitant impostos i reglaments laborals mitjançant pràctiques corruptes i l'obscur sistema de les "banderes de conveniència". Però igual que en altres sectors, els models lucratiu de negoci només enforteixen a uns pocs i tota la indústria està controlada per només un grapat de magnats amb poder suficient per influenciar els responsables polítics i els governs de tot el món. Per no parlar de les conseqüències devastadores d'aquesta indústria tant a escala humana com ambiental. Aquesta perpetua l'ocupació de la mà d'obra barata dels països en desenvolupament i s'ha convertit en una de les fonts de contaminació més perilloses al planeta.

Portant-nos en un viatge a través de mars i oceans, *FREIGHTENED - El preu real del transport marítim* revela en una investigació audaç totes les cares del transport marítim a nivell mundial i para atenció en les conseqüències d'una indústria del tot desconeguda.

SINOPSI- dues pàgines

Portant-nos en un viatge a través de mars i oceans, *FREIGHTENED – El preu real del transport marítim* revela en una investigació audaç totes les cares del transport marítim a nivell mundial i para atenció en les conseqüències d'una indústria del tot desconeguda.

9 de cada 10 productes consumits avui en dia a Occident provenen de l'estranger. Això ha creat una paradoxa inquietant: comprar un producte fabricat en un país llunyà és sovint més barat que comprar productes fets a l'abast del transport terrestre. La veritable columna vertebral de l'economia globalitzada d'avui és la indústria del transport marítim, la seva flota de vaixells gegantins i el seu invencible model de negoci (el transport marítim costa només un 2% del que costa el transport aeri), que controla el 90% de tots els productes transportats per mar al planeta.

El transport marítim ha estat tan transcendental com la invenció de la impremta o d'Internet, però segueix sent en gran mesura desconegut per a molts. A causa de la seva grandària, els vaixells de càrrega ja no caben als ports tradicionals de les ciutats i s'han traslladat fora de la vista del públic, darrere de barreres i punts de control. Només uns quants són conscients que tota la indústria del transport marítim de mercaderies està en mans de només un grapat de magnats que tenen una influència significativa en l'economia mundial i fins i tot en els governs. Però, qui mou els fils d'aquest negoci de milers de milions de dòlars? En quina mesura controla aquesta indústria els nostres responsables polítics? Com afecta aquesta indústria el medi ambient per sobre i sota dels nivells del mar?

FREIGHTENED – El preu real del transport marítim investiga la mecànica i els perills del transport marítim mundial per descobrir com aquesta indústria ha acabat convertint-se en la clau de la nostra economia, el nostre medi ambient i el model de la nostra civilització. La pel·lícula exposa els canvis revolucionaris que la indústria del transport marítim va aportar durant les dècades de 1960 i 1970, generant tota una economia al voltant de les importacions i exportacions per mar i reduint els costos i maximitzant els beneficis d'aquest negoci. Per primera vegada, es va poder descarregar una enorme quantitat de mercaderies emmagatzemades en contenidors en menys de 24 hores. El revolucionari invent del contenidor va impulsar la indústria del transport marítim i el va convertir en un dels negocis més lucratius del món avui en dia, amb la navegació 60 mil embarcacions que recorren constantment les rutes de navegació del món que subministren a 7 mil milions de éssers humans.

En la nostra societat, basada en el consumidor, tot és assequible en un curt període de temps. Podem comprar sabates fetes a la Xina, una camisa feta a Indonèsia o una jaqueta feta a Bangla Desh. El més probable és que la tela i accessoris d'aquestes peces s'hagin muntat a diferents llocs del món. Els productes acabats són enviats per transport marítim a tot el món i en general es venen a un preu molt baix. El món sencer és vist com una sola fàbrica; les diferents tasques es poden dur a terme a diferents llocs on els costos de fabricació són baixos. Aquest model de negoci basat en el transport marítim barat, però, té algunes conseqüències sinistres: perpetua l'explotació de la mà d'obra en els països en desenvolupament i és una de les fonts de contaminació més perilloses del planeta, contribuint en gran mesura al canvi climàtic. Es calcula que els 20 vaixells més grans aboquen més sofre a l'atmosfera que els milers de milions de cotxes del planeta. Cada dia, 5.000 tones de residus tòxics s'aboquen al mar i en destrueixen la fauna i flora. D'altra banda, un terç de les balenes i dofins pateixen danys irreversibles d'audició com a conseqüència directa de la contaminació acústica dels vaixells. Desafortunadament, ni el Protocol de Kyoto, ni l'acord sobre el clima COP21 –signat per gairebé 200 nacions– esmenten el “transport marítim” de cap manera o forma.

L'OMI (Organització Marítima Internacional) pren mesures lentament per limitar la contaminació dels vaixells al nord d'Europa i parts d'Amèrica del Nord. No obstant això, l'aplicació de les normes està resultant problemàtica per als estats membres ja que, malgrat ser una cosa força inusual per una organització de les Nacions Unides, l'OMI està finançada pels mateixos governs d'aquests estats. El major contribuent al pressupost de l'OMI és Panamà, seguit de Libèria i les Illes Marshall, les tres majors flotes del món. Aquests països venen la

seva bandera nacional a les companyies navilieres perquè puguin maximitzar guanys i evitar les regulacions laborals i els impostos dels seus països d'origen. Aquesta és la pràctica de les "banderes de conveniència", que converteix el transport marítim en un lobby internacional on uns quants poderosos membres de l'OMI prenen les decisions.

Les pràctiques il·legals de la indústria del transport marítim de mercaderies han permès l'existència d'economies subversives. Només el 2% dels milions de contenidors que transiten per les rutes de navegació del món s'ha escanejat o ha estat inspeccionat per duanes. Aquest fet els converteix en un mitjà ideal de transport per als traficants d'armes, narcotraficants i xarxes d'immigració il·legal. 500 milions de contenidors transiten la cadena de subministrament del planeta cada any, 500 milions de contenidors dels quals no en sabem gaire res...

Malgrat tot això, la indústria és altament necessària per complir amb les creixents demandes de la nostra societat, ja que s'ha convertit en el mitjà més eficient i rendible per al transport de mercaderies. Fer canvis en aquest sector requeriria fer canvis fonamentals en les bases del nostre model econòmic i social. En la recerca d'alternatives per ajudar a reduir els costos ocults del transport marítim, *FREIGHTENED - El preu real del transport marítim* mostra algunes de les diferents iniciatives que estan resultant eficaces i econòmicament viables. Alternatives com l'energia eòlica que, combinada amb altres innovacions, pot reduir el consum de combustible d'un vaixell d'entre un 30% a un 40%. Altres iniciatives, com la plataforma ShippingEfficiency.org posada en marxa per l'ONG The Carbon War Room and RightShip, ajuden a augmentar la informació i transparència al voltant de l'eficiència de la flota internacional de vaixells. La possibilitat d'accedir a informació precisa, transparent i oportuna ajuda a generar una indústria de transport més eficient i ens compromet, com a compradors, en dur a terme una millor pràctica del consum.

No obstant això, encara hi ha grans millores que caldria fer i compromisos que s'haurien de prendre; els responsables polítics i les institucions haurien d'adoptar una posició ferma per reformar aquesta indústria i guiar-la cap a millors pràctiques, de manera que el transport marítim pugui arribar a ser un veritable motor de creixement que no s'oblidi de ningú en el camí.

NOTA DEL DIRECTOR

Tota la meua vida he estat interessat a investigar els pilars invisibles de la nostra societat: com funcionen les diferents indústries internacionals i qui tira de les cordes de la nostra economia, el nostre medi ambient i les nostres vides. A la meua pel·lícula *Sand Wars* vaig fer això tot centrant-me en la sorra, un recurs que tots donem per fet però del qual n'ignorem el paper crucial que juga en les nostres vides. Els nostres ponts, carreteres, aeroports, edificis, vidre, cosmètics, xips i molt més estan bàsicament fets de sorra. Després de l'aigua, la sorra és el recurs natural més consumit al planeta, i s'ha convertit en un dels grans desafiaments econòmics i ambientals d'aquest segle.

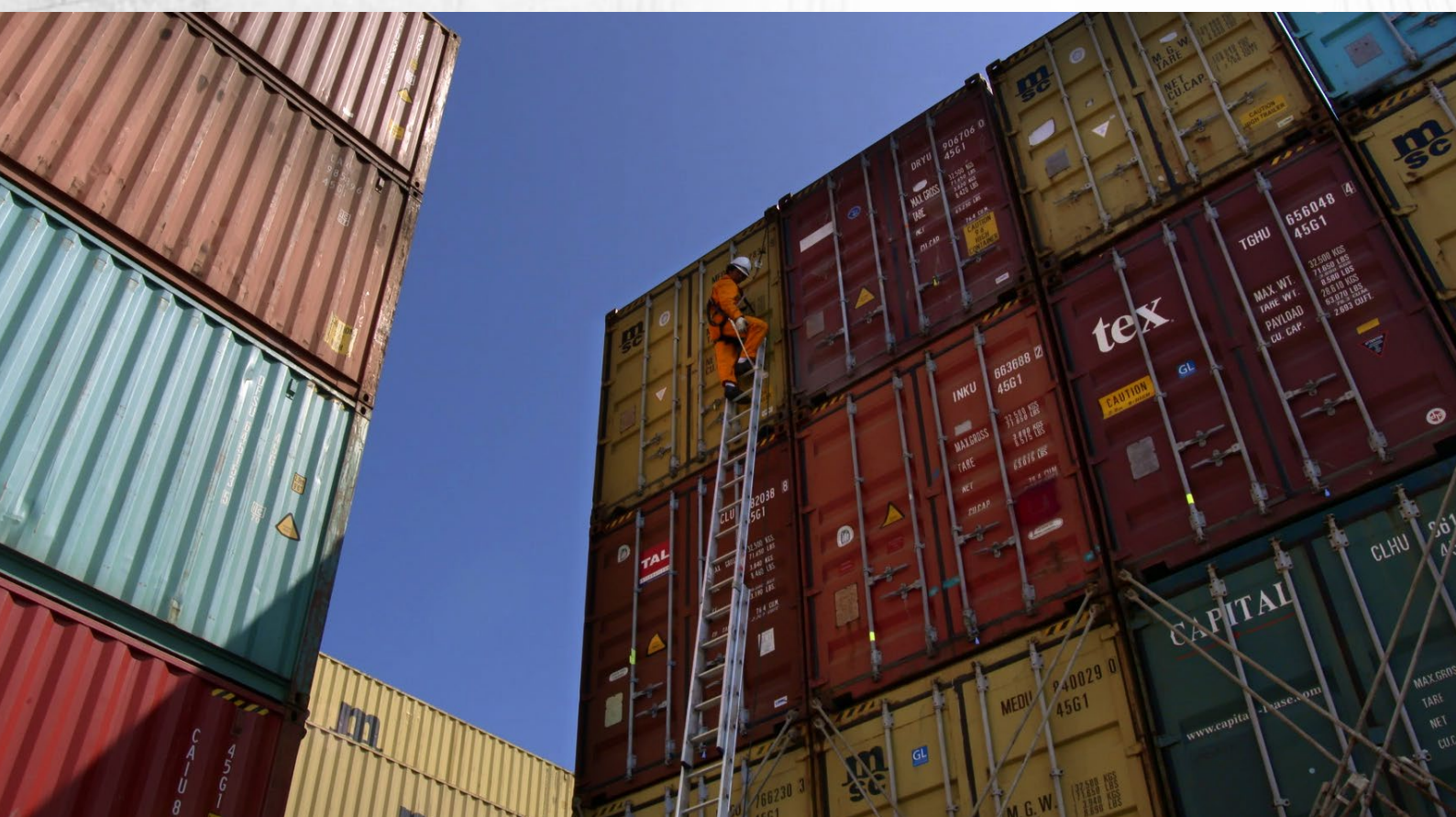
I pel que sembla hi ha un públic interessat en aquests temes “desconeguts però vitals”: Quan aquesta pel·lícula va ser emesa a Arte, va obtenir un 4,8 de la quota de mercat, el que el va convertir en el documental més vist al 2013. La pel·lícula va suscitar un programa especial del PNUMA (Programa mediambiental de les Nacions Unides) titulat “Sorra, més rara del que es pensa”; va suposar un canvi de política a França, als EUA i a l'Índia, i va guanyar 15 premis a festivals de tot el planeta.

La idea de fer una pel·lícula sobre el transport marítim se'm va acudir després d'investigar, per curiositat, d'on venia la roba que portava. Després de mesos fent cerca a Internet i entrevistes telefòniques, vaig descobrir el que realment hi ha darrere de l'etiqueta “made in” dels productes que utilitzem: El transport marítim contamina molt més del que es creu en general (1 vaixell contamina tant com 50 milions de cotxes), el monopoli del transport marítim i, juntament amb aquest, tota la indústria mundial, està dominat per un grapat de magnats (dels quals més d'un està involucrat en negocis turbulents) i les banderes de conveniència fan possible que les grans empreses puguin treballar amb mariners en condicions semblants a l'esclavitud. Tots aquests fets al·lucinants em van convertir en un apassionat d'aquest món invisible que sosté la clau del nostre model socioeconòmic.

Malgrat ser un tema tan crucial i global, semblava que no hi havia cap documental que mostrés d'una manera tan clara i impactant com la indústria del transport marítim afecta totes les facetes de les vides de gairebé totes les persones del planeta.

Espero que aquesta pel·lícula ajudi a posar una mica de llum en aquesta part de la nostra societat globalitzada i que inspire un canvi en els nostres hàbits com a consumidors, perquè així puguem canviar el rumb i crear un model de desenvolupament més sostenible, tant si vivim a l'est, a l'oest, al nord o al sud.

Denis Delestrac



DIRECTOR Denis Delestrac

El 2001, Denis Delestrac va convertir-se en director en conèixer el llegendari fotògraf Steve McCurry, qui després es convertiria en el tema central de *The Face of the Human Condition*, que a la vegada esdevindria la primera part de la sèrie *Nomads*. El 2009, es va associar amb el productor Mark Achbar i va filmar *Pax Americana*. Va rebre nombrosos premis i va portar a Denis a *Sand Wars*, seleccionada a més de 40 festivals i guanyadora de 15 premis, incloent un Gold Panda, el Greenpeace Prize i un Gemini Award. La seva pel·lícula *Banking Nature* ha rebut 8 premis. *Freightened* és la darrera obra del director.

Les seves pel·lícules revelen les mecàniques ocultes de la nostra societat. La força amb la qual Delestrac exposa temes controvertits genera debat i ha influït en la presa de decisions polítiques a nivell internacional. Això l'ha posicionat com un dels realitzadors d'investigació més influents d'aquesta última dècada.



Web: <http://www.denisdelestrac.com/>

Una selecció de la seva filmografia

Freightened - 2016

Banking Nature - 2015

Sand Wars - 2013

Pax Americana - 2009

Adventure on the Nile - 2005

Mystery of the Nile (IMAX) - 2004

Nomads - 2003 (sèrie, 5 capítols)

Per a entrevistes amb el director, contactar amb: info@polarstarfilms.com

PRODUCTORES

Polar Star Films



Polar Star Films és una productora independent de Barcelona amb una llarga trajectòria en documentals creatius, curtmetratges de ficció i publicitat. El seu productor executiu, Carles Bruguera, va crear la companyia el 1997, després de passar 15 anys treballant de forma independent com a productor televisiu i cinematogràfic. Marieke van den Bersselaar es va unir a l'empresa el 2013 com a productora i cap del departament de documentals.

Actualment, Polar Star està especialitzada en la producció d'innovadors llargmetratges documentals, i coprodueix amb organismes com ARTE, BBC (Storyville), RTVE i TVC (Televisió de Catalunya) i amb el suport d'institucions com MEDIA PROGRAMME de la Unió Europea i Eurodoc.

Les pel·lícules de Polar Star Films han guanyat nombrosos premis internacionals, incloent el FIPRESCI (Premi del Jurat al Hot Docs), el Premi de l'Audiència PBS Independent Lens, el Prix Europa, el premi Grimme i el Max Ophüls.

Entre les darreres produccions de Polar Star Films, trobem:

- *FREIGHTENED El preu real del transport marítim* (2016, 84 min) del director Denis Delestrac. La pel·lícula és una producció de Polar Star Films juntament amb La Compagnie des Taxi-Brousse (França), en coproducció amb SWR/NDR (Alemanya), France 5, Al Jazeera Doc Channel (Qatar), amb la col·laboració de TVC, SRF (Suïssa), SVT (Suècia), RTS (Suïssa), NRK (Noruega), Knowledge (Canadà), TéléQuébec (Canadà), amb el suport de MEDIA Development, MEDIA TV Programming, CNC (França) i l'ICEC.
- *La llista de Falciani* (2015, 88 min), dirigida per Ben Lewis i produïda per Gebrueder Beetz Filmproduktion (Alemanya) i Polar Star Films. Aquest projecte va acompanyat de l'interactiu *Falciani's Swissleaks*. El film va ser coproduït amb SWR/ARD (en cooperació amb Arte, Alemanya), TVE, TVC, RTS i SRF, en col·laboració amb DR, SVT, YLE, amb el suport de NRW, Creative Europe - Media i l'ICEC.
- *Google i el Cervell Mundial* (2013, 89"), seleccionada per la Competició Mundial de Documentals del Festival de Cinema de Sundance 2013. Aquesta pel·lícula, dirigida per Ben Lewis, és una coproducció amb Alemanya (ARTE/ZDF), el Regne Unit (BBC) i Espanya (RTVE i TVC). EL film s'ha projectat a més de 60 festivals i 20 canals de televisió.

Actualment, Polar Star Films treballa en el desenvolupament d'un documental que va rebre el suport de Media Programme (TV Programming).

La Compagnie des Taxi-Brousse



La Compagnie des Taxi-Brousse, establerta a París, és una de les deu productores independents més importants de França i produeix una programació actual, original i dirigida a una audiència mundial.

Fundada al 1991, actualment dirigida per Laurent Mini i Karim Samai, La Compagnie des Taxi-Brousse es centra en la producció de programes televisius innovadors i desafiants, que fan reflexionar a l'espectador però altament comprensibles.

La seva dedicació a la qualitat els hi ha permès construït relacions sòlides amb les principals televisions franceses i amb televisions internacionals com: Arte, France 2, France 3, France 5, RFO, RAI, Société Radio Canadà, Canadian Broadcast Corporation, History Channel, Planète, BBC, Canal +, NHK, NOVA-WGBH, RTBF, SSR, ERT, Teleacnot, Télé-Québec, TVO-TFO, Discovery Channel, Cezka TV, ETV, Slovak TV, RTV Slovenija, TVP2, NRK, Skai TV, DR, SVT, WDR, entre d'altres.

Nominada cinc vegades per al premi a la millor productora de televisió francesa, La Compagnie des Taxi-Brousse va rebre el Premi del Jurat al 2003.

ENTREVISTATS



ROSE GEORGE

Periodista britànica i autora de *Ninety Percent of Everything: Inside Shipping, the Invisible Industry That Puts Clothes on Your Back, Gas in Your Car, and Food on Your Plate*. Escriu amb regularitat per The New York Times, The Guardian, The Independent, The New Statesman, i The Scientific American.

Web: <http://rosegeorge.com>

Twitter: @rosegeorge3



CAPITÀ RAZVAN ADRIANITA

Procedent de Romania. És el capità del vaixell de càrrega *Puelche*. La seva tripulació inclou oficials de diversos països com Romania, Ucraïna, Polònia i Filipines.



ELIZABETH CLINE

Periodista establerta a Nova York, experta en Filosofia política, interessada específicament en sostenibilitat, *fast fashion* i consumisme. És autora del llibre *Overdressed: The Shockingly High Cost of Cheap Fashion* que investiga el fenomen del *fast fashion* i les seves conseqüències.

Web: <http://www.overdressedthebook.com/>

Twitter: @elizabethcline

Facebook del llibre: overdressedthebook



STEPHEN COTTON

Stephen Cotton és secretari general de la Federació Internacional de Treballadors del Transport (ITF), una associació internacional de més de 700 sindicats del sector del transport formada per 150 països. Cotton ha supervisat una expansió del programa d'inspecció de l'ITF mitjançant el qual els inspectors es centren en les ciutats portuàries arreu del món per comprovar les condicions de treball i de vida dels mariners.

Web: <http://www.itfglobal.org>



JAMES CORBETT

El professor James Corbett porta a terme investigacions de política relacionades amb el transport, incloent la recerca innovadora sobre emissions a l'atmosfera procedents del transport marítim, i l'avaluació d'estratègies tecnològiques i de polítiques per millorar el transport de càrrega a la Universitat de Delaware.

Web: <https://www.ceoe.udel.edu/our-people/profiles/jcorbett>

Twitter: @jcorbettudel

CHRISTIAN BUCHET

Christian Buchet és un historiador del mar; la seva investigació es centra en les interaccions entre el mar, l'economia i la societat. El 1997 va fundar el Centre d'études de la mer (Cetmer) a l'Institut catholique de París, és membre de l'Académie de Marine i director científic del projecte Océanides, un projecte internacional de recerca en història marítima que reuneix 300 experts que treballen en 5000 anys d'història marítima.

Web: <http://www.icp.fr/fr/Recherche/Les-enseignants-chercheurs-de-l-Institut-Catholique-de-Paris/Christian-Buchet>



NOAM CHOMSKY

Noam Chomsky és un lingüista, filòsof i crític social, així com una figura important en la filosofia analítica i la ciència cognitiva. És un dels acadèmics més citats de tots els temps i autor de més de 100 llibres. És professor emèrit a l'Institut de Tecnologia de Michigan, on ha dedicat més de mig segle a la investigació i l'ensenyament.

Web: <https://chomsky.info>

Facebook: [Noam-Chomsky/294468630182](https://www.facebook.com/Noam-Chomsky/294468630182)



ALEX MACGILLIVRAY

Alex MacGillivray és l'autor de *A Brief History of Globalization* (2006), un popular informe de les tendències globals en el qual analitza els conceptes d'intenció global i la globalització. És expert en desenvolupament sostenible i responsable d'empreses i ha estat responsable de la formulació de polítiques a l'Institut de recerca sense ànim de lucre AccountAbility, la New Economics Foundation i el CDC Group PLC.



MARC LEVINSON

Economista, historiador i periodista especialitzat en comerç internacional, regulació i finances internacionals, i en transport i energia. El seu llibre *The Box: How the Shipping Container made the World Smaller and the World Economy Bigger* (2008) ha guanyat diferents premis i ha estat traduït a diversos idiomes.

Web: <http://www.marclevinson.net/>



PEEJAY LOPEZ CATOY

Procedent de les Filipines, Peejay treballa com a soldador al vaixell de càrrega *Puelche*. El fet de treballar en un vaixell garanteix una vida millor per a la seva família a les Filipines. Passa la major part del seu temps treballant a vaixells de càrrega i no té gairebé cap contacte amb la seva família.





ALISDAIR PETTIGREW

Assessor expert al Carbon War Room i col·laborador expert per a mitjans de comunicació i analistes en desenvolupament marítim. Compta amb més de 12 anys d'experiència treballant en el món marítim, petroli i en el mercat de matèries primeres.

Twitter: @BLUECOMMS

Web: <http://www.blue-comms.com/about/our-people/alisdair-pettigrew/>

Web: <https://carbonwarroom.com>



IVELISSE MINCEY

Resident de Newark, Nova Jersey, Estats Units. Ivelisse i la seva família pateixen problemes de salut a causa de la contaminació del port més proper.



LEE ADAMSON

Lee Adamson és el Cap dels Serveis d'Informació Pública a l'Organització Marítima Internacional. L'OMI és un organisme de les Nacions Unides, responsable de regular la indústria del transport marítim. L'organització està formada per les majors flotes nacionals al món, encapçalades per Panamà, Libèria i les Illes Marshall.



ERIC T. WIBERG

Eric T. Wiberg és autor, historiador i investigador. Des que va començar a navegar professionalment el 1989, la seva trajectòria s'ha centrat majoritàriament en la logística marítima i de reclutament. És autor de *Tanker Disaster* (2005), un estudi de l'Erika, Prestige, Castor i altres 65 accidents marítims i el seu impacte en el dret marítim i en la legislació de la UE.

Web: <http://www.ericwiberg.com/>

Twitter: @EricWiberg



KETIL OTTERSEN

Ketil Ottersen és el Coordinador superior de programes del Programa de Control de Contenidors a l'Oficina de les Nacions Unides contra la Droga i el Delicte (UNODC). És un expert en seguretat dels contenidors i la gestió de les fronteres.

Web: <http://www.unodc.org>





"URGENT"
TANKER
2/

BULK
C/E
SEISMIC
C/O
2/O
2/E

TANKER VLCC
URGENT!
2/O 3/E
3/O 4/E
FITTER,
PUMPMAN
BULK
C/O



COL-LABORADORS

Coproductors



Prevedes



Amb el suport de



CRÈDITS

Escrita i dirigida per

Denis Delestrac

Producers

Carles Brugueras
Laurent Mini
Karim Sami
Marieke van den Bersselaar

Narració

Trevor Hayes

Fotografia

Jordi Esgleas Marroi

Muntatge

Dragomir Bajalica
Jean de Garrigues
Ibon Olaskoaga

Música original

Ian Briton
Rod Boyd

amb la veu de

Ursula Benning

Ajudant de direcció

Davina Breillet

Desenvolupament de guió i investigació

Isabel Andrés Portí

Investigació

Thierry Dunyach

Documentalista

Nancy Marcotte

Cap de producció

Júlia Aragay

Producció adjunta

Elia Urquiza

Directora de postproducció

Rose Kowalski

Coordinadora de postproducció

Marianne Jestaz

Disseny de Motion Graphic

Farr

Compositors de Motion Graphic

Joan Aliaga
Marc Esteban
Alexis Gallardo
Jordi Matosas
Clara Pons
Oriol Rello
Peter van der Zee

Fotografia adicional

Tim Balcomb
Mark Carson
Albert Pericas
Florian Pey
Àlam Raja

Muntador online

Guillermo Cobo

Editor d'efectes visuals

Jesús Rodríguez

Gravació de so

Thibault Delage
Benjamin Falsimagne
Benoît Leduc

Disseny de so

Lucas Masson

Mescla de so

Carlos Jiménez
Renaud Natkin

Correcció de color

Pepin Pedraza

Secretàries de producció

Elvira Alves
Joanaina Font

Assistents de producció

Luis Alfaro
Ignasi Brugueras
Omar Haffaf
Núria Palenzuela
José María Parcerisa
Hélène Ratero

Fixers

Rica Concepción
Weiyi Feng
Nuria de Palma
Anel Moreno

Una producció de

Polar Star Films

La Compagnie des Taxi-Brousse

En coproducció amb

SWR / NDR - Kai Henkel / Dirk Neuhoff

France Télévisions - Geneviève Boyer

Aljazeera Documentary Channel - Mohammed Belhaj

En associació amb

Televisió de Catalunya - Joan Salvat

Schweizer Radio und Fernsehen - Christa Ulli

Sveriges Television - Axel Arnö

Radio Télévision Suisse - Gaspard Lamunière, Irène

Challand

Knowledge Network - Murray Battle

Norsk Rikskringkasting - Tore Tomter

Télé-Québec - Geneviève Royer, Ian Oliveri

Amb el suport de

MEDIA Creative Europe Programme of the European Union

Centre national du cinéma et de l'image animée

Institut Català de les Empreses Culturals

Distribució internacional

About Premium Content

CONTACTE

PRODUCTORES



POLAR STAR FILMS

Rosselló 320, local 1
08025 Barcelona
Spain
+34 93 200 47 77



LA COMPAGNIE DES TAXI-BROUSSE

98 Rue Jean Pierre Timbaud
75011 Paris
France
+33 (0)1 40 21 59 59

DISTRIBUIDORA

About
Premium
Content

ABOUT PREMIUM CONTENT

8 rue Godillot
93400 Saint Ouen
France
+33 1 85 08 70 22