

¿QUÉ HAY DENTRO?

Campaña de la ITF para la seguridad de los contenedores en la cadena de transporte



EL CONTENDOR

Muchos de los productos que compramos y utilizamos llegan hasta nosotros almacenados en contenedores mediante barcos, camiones y trenes.

El primer contenedor fue inventado en 1957 por Malcom P. McLean. Su idea se basaba en el transporte "intermodal", según el cual el mismo contenedor, con la misma carga, puede ser transportado mediante distintos tipos de transporte sin que haya que descargar y volver a embalar su contenido. Reemplazaba a los métodos anteriores de transporte de carga en barriles, sacos o cajas de madera y suponía que la carga pudiera trasladarse fácilmente entre barcos, camiones y trenes. Lo más novedoso era el mecanismo de cierre de giro (twist-lock) estandarizado que facilitaba su almacenamiento y elevación.

Los contenedores han revolucionado el transporte global y el comercio mundial. Hoy en día hay aproximadamente 34,5 millones de contenedores en el mundo y esa cifra crece año tras año.

¿QUÉ HAY DENTRO?

Desde el mar, los contenedores ingresan a través de los puertos de todo el mundo y continúan su viaje por tren, por carretera y por las vías navegables interiores.

Un barco puede transportar cargas que van desde comida para bebés a televisores, motocicletas y ropa. También puede transportar sustancias químicas peligrosas, gases inflamables o material de desecho. La particularidad de los contenedores es que ni los trabajadores y trabajadoras del transporte ni el público en general saben con seguridad, casi nunca, lo que llevan dentro, porque su contenido puede no haber sido declarado correctamente. Puede que tampoco sepan cómo se ha asegurado la carga, ya que los contenedores son sellados en el punto de embalaje (comúnmente conocido como 'llenado') y no se abren hasta que llegan a su destino final.

RIESGOS Y PELIGROS

A pesar de su carácter global, es sorprendente la poca regulación que existe sobre cómo deben embalsarse, cargarse y transportarse los contenedores.

El incorrecto embalaje, carga, pesado y transporte de contenedores supone un enorme riesgo para los miles de trabajadores y trabajadoras y para el público en general que entran en contacto con ellos a lo largo de su viaje por el mundo.

El embalaje incorrecto de **materiales peligrosos** puede provocar fugas, incendios e incluso explosiones. Los conductores y los usuarios de la vía pública también están en riesgo por la **sobrecarga** de los contenedores o **el desplazamiento de la carga debido a cargas inestables**, lo que puede ocasionar que los camiones provoquen desastres en las carreteras. Un contenedor completamente lleno de carga, por ejemplo material de desecho, puede representar un peligro para quienes deban inspeccionarlo o descargarlo.

Ha habido accidentes en los que el **peso** real del contenedor excedía los límites de seguridad de la carga. Esto puede causar daños a la grúa del barco y en algunos casos los contenedores pueden desprenderse de la grúa pórtico, lo que representa un riesgo importante para los trabajadores y trabajadoras del puerto. Los vagones de los trenes pueden descarrilar debido a la **mala distribución de la carga** dentro del contenedor o a que la **sobrecarga** se escurra por la parte inferior del contenedor. La **declaración incorrecta del peso y los contenidos** de los contenedores también es un problema que provoca que buques y camiones se carguen de forma desigual. Según TT Club, la principal aseguradora marítima, hasta dos tercios de los accidentes en los que las cargas transportadas en contenedores se pierden o sufren daños en el mar son causados generalmente por el embalaje inadecuado y la mala sujeción de dicha carga dentro de la unidad. Esto puede incluir

el hundimiento de barcos que liberan los contenedores en el mar. Los que no se hunden se quedan por debajo de la superficie, resultando un gran peligro para otros barcos. El desconocimiento de los contenidos de los contenedores puede provocar que haya otros daños medioambientales. Miles de contenedores se pierden en el mar cada año. Solo en el naufragio del MOL Comfort, que se produjo en 2013, se perdieron 4.293 contenedores.

La fumigación de los contenedores para proteger su contenido durante el transporte o **los gases y vapores tóxicos** que emiten los productos almacenados dentro del contenedor afectan a todos los trabajadores y trabajadoras de la cadena de transporte, entre ellos conductores y trabajadores de almacén.

No solo existe una falta de regulación para el transporte seguro de los contenedores, sino que, en muchos países, los conductores de tráileres desconocen el contenido o el peso de lo que transportan. No saben tampoco si la carga está correctamente embalada. En caso de accidente, no tienen la información necesaria para reducir el riesgo de lesión, explosión u otros peligros. Aun así, cuando este se produce, la compañía de transporte por carretera y el conductor son a menudo considerados responsables.

EJEMPLOS REALES

Muchos de los incidentes producidos en el transporte se atribuyen a las malas prácticas en el embalaje de las unidades de transporte de carga, incluidas la sujeción inadecuada de la carga, la sobrecarga y la declaración incorrecta de los contenidos.

Una encuesta llevada a cabo por el sindicato japonés afiliado a la ITF Zenkowan reveló que durante un periodo de 10 años desde 1998 se produjeron 175 vuelcos de camiones con un resultado de 13 muertos. Una investigación más reciente ha identificado 28 incidentes en las carreteras japonesas en un periodo de cuatro años (2006-2009, ambos inclusive)¹. La mayoría de estos accidentes estuvieron ocasionados por el desplazamiento de la carga, la sobrecarga, una documentación inadecuada o mercancías peligrosas.

En 2011, tres mecánicos de refrigeración murieron en puertos en tres accidentes distintos en Brasil y Vietnam cuando los contenedores en los que trabajaban explotaron.

La sobrecarga y la sujeción inadecuada de la carga a bordo del MV Sewol – un ferri surcoreano que zozobró en abril de 2014 y donde murieron 296 personas - se han incluido como causas directas del hundimiento del barco. Se ha informado de que el ferri llevaba tres veces el límite de carga permitida. Los dueños del barco ignoraron las advertencias del capitán al mando de que el barco no podía transportar tanta carga porque se desestabilizaría.

La investigación del naufragio del MSC Napoli en la costa británica en 2007 reveló que el 20% de sus contenedores difería en 3 toneladas del peso declarado. El mayor de ellos pesaba 20 toneladas y el peso total de los 137 contenedores excedía en 312 toneladas el manifiesto de carga.

Por supuesto, estos accidentes son solo los que han trascendido a los sindicatos o los medios de comunicación. Puede que haya muchos otros sin denunciar.

PRESIÓN GLOBAL

Durante varios años, la ITF y sus afiliados han estado llamando la atención sobre estos problemas, y los sindicatos de todo el mundo están realizando campañas por los problemas de seguridad y los peligros potenciales del transporte desregulado de contenedores.

Hay algunos movimientos en la materia y se están haciendo esfuerzos globales para regular el embalaje, el pesaje y la comprobación de los contenedores. La Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (UNECE) adoptaron una guía conocida como Código de Buenas Prácticas para el embalaje seguro de las unidades de carga de transporte en 2014. Este código puede ser usado por los gobiernos e incluido en su legislación. También pretende dar formación

1 Informe de la OIT (2011): Seguridad en la cadena de suministro relativa al embalaje de contenedores

sobre el correcto embalaje de los contenedores. En la OMI se han tomado medidas provisionales para garantizar la verificación de las declaraciones de peso de los contenedores. Sin embargo, se necesita trabajar más en la implementación de los cambios en la ley internacional y para mitigar los riesgos que entrañan.

La ITF sigue presionando a nivel global sobre este asunto.

OIT/OMI/UNECE CÓDIGO DE BUENAS PRÁCTICAS (CBP) SOBRE EMBALAJE DE UNIDADES DE TRANSPORTE DE CARGA (UTC)

En 2011, la OIT celebró un foro de diálogo global (FDG) sobre seguridad en la cadena de suministro relativa a los contenedores. La ITF asistió a través de su delegación de representantes de sindicatos de transporte por carretera, ferroviarios, marítimos y portuarios. Se acordó que era necesario un CBP de la OIT/OMI/UNECE sobre el embalaje de las UTC (mediante la revisión del código existente de 1997). El CBP establece una guía práctica sobre la materia, incluidos el embalaje y la sujeción (incluso de materiales peligrosos), manejo seguro, recepción y desembalaje. También se refiere a la formación y contiene una sección sobre la cadena de responsabilidad. Aunque el CBP será una herramienta voluntaria, estará redactado en un lenguaje que los gobiernos podrán incluir en su legislación propia. También cubrirá toda la cadena de suministro, lo que será vital para su correcta implementación. El CBP fue aprobado en 2014 por los organismos pertinentes de la OMI, la OIT y la UNECE.

http://www.ilo.org/sector/Resources/codes-of-practice-and-guidelines/WCMS_356989/lang-es/index.htm

CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR (SOLAS)

En mayo de 2014, el Comité de Seguridad de la OMI aprobó varias enmiendas al convenio SOLAS que incluirán un requisito obligatorio para la certificación del pesaje de los contenedores antes de ser cargados a bordo de un buque de exportación. Se espera que entren en vigor en julio de 2016.

CAMPAÑAS LOCALES

Los sindicatos de la ITF también están tomando medidas a nivel local. A principios de 2014, en respuesta a cuatro explosiones letales provocadas por el uso de gases refrigerantes alterados, el sindicato ILWU de la Costa Oeste de Estados Unidos firmó un acuerdo local para la realización de pruebas a los contenedores frigoríficos en sus terminales. El sindicato trabajó con organismos federales y locales para establecer un proceso según el cual 24 contenedores frigoríficos por terminal y mes podían ser sometidos a un ensayo a la llama en halogenuro sobre una muestra de gas. Esto ha conducido al aislamiento de decenas de contenedores en un corto espacio de tiempo. El sindicato está trabajando ahora para expandir el acuerdo.

En los Países Bajos, el FNV Bondgenoten lleva años realizando campañas sobre la fumigación y los gases tóxicos en contenedores. El sindicato ha utilizado la legislación existente como herramienta para atajar el problema, consiguiendo mejorar las disposiciones existentes y desarrollar el protocolo para tratar estos problemas en los lugares de trabajo. En Bélgica, BTB ha logrado incluir cláusulas sobre gases tóxicos en contenedores y requisitos para los empleadores en sus convenios colectivos para el sector del transporte y la logística.

En 2005, en Australia se promulgaron Normativas Nacionales de Cadena de Responsabilidad (CoR) tras la intervención de los sindicatos, entre ellos la Unión Australiana de Trabajadores del Transporte (TWU). Las normativas extienden la responsabilidad general y jurídica para garantizar que el contenedor sea seguro durante toda la cadena de transporte – al expedidores, empaquetadores, cargadores y, lo más importante, a los clientes, en lugar de responsabilizar solo a camioneros y operadores. Se requiere que todos los miembros de la cadena garanticen que el transporte por carretera de la carga se realiza dentro de las horas legales, que los materiales peligrosos están adecuadamente declarados, que su peso y volumen se ajusta a los límites y que se usan los arneses de sujeción (trinca) adecuados.

Estos tipos de campañas locales relacionadas con la presión global son los que conseguirán el cambio.

SEGURIDAD DE LOS CONTENEDORES – ¿QUÉ HAY DENTRO? – LA CAMPAÑA ITF

Sin duda, los trabajadores marítimos, portuarios, ferroviarios, los camioneros y quienes embalan, cargan y descargan los contenedores tienen un interés común en garantizar la seguridad de los contenedores que manejan.

Ya que hay diferentes aspectos de la seguridad de los contenedores que atañen a trabajadores de distintos sectores del transporte, es importante que dicha seguridad se trate en su totalidad. Unas normas globales de seguridad sin fisuras y una legislación nacional pueden garantizar el transporte seguro de la carga a través de todas las modalidades de transportes.

Establecer las responsabilidades y la interrelación de los actores de la cadena de suministro también influirá en la seguridad a lo largo de la cadena.

La ITF se compromete a garantizar la mayor seguridad posible de los trabajadores y trabajadoras que manejan contenedores mientras desempeñan su tarea. Tras varios años de trabajo conjunto de las Secciones de Transporte por Carretera, Ferroviaria, Portuaria y Marítima de la ITF, la federación encabeza ahora una campaña intersectorial por la seguridad de los contenedores.

¿QUÉ QUEREMOS?

La seguridad de los contenedores es un problema de la cadena de suministro y nuestra campaña busca la seguridad y la responsabilidad en toda la cadena, empezando por donde los contenedores son embalados y sellados. Nos preocupa la declaración incorrecta de los contenidos, incluidos los materiales peligrosos y el peso, la fumigación y los gases tóxicos en los contenedores y el embalaje inadecuado de los mismos.

Hasta ahora solo se han aplicado medidas voluntarias, pero este enfoque de “buenas prácticas” no ha resuelto aún el problema de forma satisfactoria. Por tanto, necesitamos normativas internacionales (mediante la adopción de la enmienda de SOLAS y del código de la OIT/OMI/UNECE), además del reconocimiento y la implementación de estas normas a nivel nacional.

Todos aquellos que participan en el transporte y manejo de contenedores dentro de la cadena de suministro deben estar plenamente informados de los contenidos, el peso real, el estado del embalaje, el almacenaje, la trunca y la sujeción de la carga, incluidas la excentricidad del centro de gravedad (CG) del contenedor cargado y la posible existencia de fumigadores y vapores tóxicos o de sustancias peligrosas dentro del contenedor.

Hay que extender la responsabilidad general y jurídica para garantizar que el contenedor sea transportado de forma segura para todos los que participan en la cadena de suministro.

Por último, al garantizar el transporte seguro de los contenedores en todo momento esperamos que se reduzcan los accidentes en los que hay contenedores involucrados.

A través de la organización de los trabajadores y trabajadoras que forman parte del transporte y manejo de los contenedores, la ITF y sus sindicatos estarán en una mejor posición para hacer campaña por estas demandas y garantizar que los contenedores se transportan sin incidentes.

Si quiere más información sobre la campaña ITF por la seguridad de los contenedores o quiere contactarnos qué está haciendo su sindicato al respecto, visite:

 www.itfglobal.org

 www.facebook.com/itfglobal

 [@itfglobalunion](https://twitter.com/itfglobalunion)

o envíe un correo electrónico a: inlandtransport@itf.org.uk o dockers@itf.org.uk

Luchemos juntos para cambiar las cosas a favor de los trabajadores

¿QUÉ
HAY
DENTRO?

