

“¿Cualquier tonto puede estibar un contenedor?": La OIT discutirá sobre seguridad en la industria de los contenedores

El mercado del transporte marítimo de contenedores representa cerca de 16 por ciento del volumen mundial de carga de mercancías en términos de toneladas. El crecimiento de esta industria también representa un aumento en el riesgo de accidentes, según un informe preparado para el Foro de diálogo mundial sobre la seguridad en la cadena de suministro en relación con el embalaje de contenedores, que se llevará a cabo el 21 y 22 de febrero en Ginebra. La reunión tiene como objetivo delinear un enfoque común a través de toda la cadena de suministro para garantizar la implementación de las normas pertinentes al embalaje de contenedores.

02/14/2011

FTR/containers

El 26 de abril de 1956, una grúa cargó 58 chasis de camiones de aluminio sobre un viejo buque atracado en Newark, New Jersey. Cinco días después el Ideal-X llegó a Houston, donde esperaban 58 camiones para cargar las cajas de metal y transportarlas a sus respectivos destinos. Fue el comienzo de una revolución.

A partir de este modesto inicio, el concepto desarrollado por Malcolm McLean se ha convertido en una enorme industria internacional que impulsa el comercio mundial. Cincuenta y cuatro años más tarde, los chasis de los camiones de 24 pies de longitud han evolucionado en contenedores de carga internacional de 20, 40 y 45 pies, con capacidad de carga de casi 30 toneladas, capaces de soportar el peso de hasta nueve contenedores con una carga similar.

El mercado del transporte marítimo de contenedores representa cerca de 16 por ciento del volumen mundial de carga de mercancías en términos de toneladas. A pesar de las turbulencias en los mercados financieros en 2007, el crecimiento de los principales 100 puertos de contenedores aumentó, en general, 6,4 por ciento durante 2008.

El uso de contenedores sigue incrementando y cada vez más se utilizan para transportar mercancías de China a Estados Unidos y Europa. La mayoría de estos contenedores pertenece a empresas de transporte consolidadas que cuentan con sofisticadas instalaciones de envío y que entienden las presiones y fuerzas a las que están sometidos los contenedores a lo largo de la cadena de suministro.

Los riesgos del comercio

Sin embargo, existen también pruebas de que muchos accidentes en este sector son producto de prácticas deficientes en relación al embalaje de los contenedores, incluyendo la sobrecarga.

“Si piensa que cualquier tonto puede estibar un contenedor, piénselo dos veces. Uno de cada seis viajes de contenedores resulta en el deterioro del cargamento. Muchos accidentes son ocasionados, o empeorados, por un embalaje deficiente. Las pérdidas superan los 5.000 millones de dólares anuales, según el Club de Protección e Indemnización del Reino Unido (United Kingdom P&I Club), uno de los aseguradores más antiguos del mundo”, señala Marios Meletiou, Especialista Principal de Puertos y Transporte del Departamento de Actividades Sectoriales (SECTOR) de la OIT. “Esto ha suscitado preocupaciones, en particular, porque los accidentes atribuidos a prácticas deficientes en el embalaje de los contenedores pueden causar víctimas entre las personas comunes, los trabajadores del transporte, o sus empleadores, quienes no tienen ningún tipo de control sobre el embalaje de los contenedores”, agregó.

El informe para el Foro de la OIT destaca la necesidad de buscar la forma de despertar el interés de los actores de la industria, con frecuencia “remotos”, y garantizar que respeten cabalmente las directrices sobre buenas prácticas.

El informe advierte además que es posible que muchas organizaciones involucradas en el embalaje de los contenedores no comprendan plenamente la necesidad de contar con métodos eficaces para la carga y la sujeción de las mercancías. El análisis de un número de casos de desplazamiento de la carga transportada sugiere que los encargados del embalaje de los contenedores no habían estimado en qué medida los contenedores podrían moverse ni la variación de las fuerzas a que estarían sometidos a lo largo de la cadena de suministro.

Videos como *Any fool can stuff a container* (Cualquier tonto puede estibar un contenedor), producido por el Club de Protección e Indemnización del Reino Unido antes mencionado, ofrecen información sencilla y fácil de comprender sobre algunos aspectos del proceso de embalaje, pero no explican todas las consecuencias de una sujeción inadecuada.

La necesidad de programas de formación apropiados

“Para una mejor comprensión de las fuerzas que actúan sobre los contenedores, los embaladores deberían ser invitados a participar de programas de formación interactivos, de fácil acceso y adecuados. Además, sería conveniente analizar la necesidad de establecer un sistema de certificación que acredite la participación satisfactoria del personal en los cursos de formación”, explicó Marios Meletiou.

Un buen ejemplo de este tipo de programas de formación es el Programa de Desarrollo para Trabajadores Portuarios (PDP) de la OIT, que comprende dos unidades de formación específicas sobre el embalaje de contenedores.

El desarrollo de directrices sobre embalaje y buenas prácticas, acompañadas por un programa de formación, sólo alcanzarán resultados satisfactorios si las organizaciones de embalaje de contenedores y demás partes aplicaran estas recomendaciones. Por lo tanto, el Foro de la OIT examinará también los mecanismos de divulgación más eficaces para darlas a conocer: la difusión voluntaria de las directrices sobre buenas prácticas o la promulgación de leyes específicas que exijan a las empresas que aseguren su cumplimiento.

“El informe de la OIT pone de manifiesto que existe un gran número de partes interesadas en los diferentes sectores que intervienen en la cadena de suministro. El análisis de estas conclusiones demuestra que la estiba y la protección de las mercancías, el establecimiento de responsabilidades y la aplicación de normas, reglamentos y mejores prácticas, la interrelación de todos los actores de la cadena de suministro, así como la comunicación o la falta de comunicación entre ellos, son todos factores que tendrán un impacto en la seguridad de la industria” concluyó Alette van Leur, directora del Departamento de Actividades Sectoriales de la OIT