

SUBCOMITÉ DE TRANSPORTE DE
CARGAS Y CONTENEDORES
9º periodo de sesiones
Punto 13 del orden del día

CCC 9/13
24 mayo 2023
Original: INGLÉS

Difusión al público antes del periodo de sesiones:

OTROS ASUNTOS

Información actualizada correspondiente a 2023 sobre la estimación del número de contenedores perdidos en el mar

Nota presentada por el Consejo Mundial del Transporte Marítimo (WSC)

RESUMEN

Sinopsis:

Desde 2011, el Consejo Mundial del Transporte Marítimo (WSC) realiza encuestas entre sus compañías miembros para estimar con precisión el número de contenedores perdidos en el mar cada año. Las compañías miembros del WSC gestionan más del 90% de la capacidad mundial de los buques portacontenedores. Por consiguiente, la encuesta sobre sus pérdidas proporciona una base válida para una estimación significativa del número total de contenedores perdidos en el mar. La información actualizada correspondiente a 2023 añade información del año 2022, en el que se perdieron en el mar un total de 661 contenedores, de un total de 250 millones transportados. Esta cifra representa las pérdidas porcentuales más bajas desde el inicio de la encuesta.

Principio estratégico, si es aplicable:

No se aplica

Resultados:

No se aplica

Medidas que han de adoptarse:

Véase el párrafo 15.

Documentos conexos:

CCC 1/INF.9, CCC 4/11/4; CCC 7/14/2 y CCC 8/11.

Introducción

1 Desde 2011, el Consejo Mundial del Transporte Marítimo (WSC) realiza encuestas entre sus compañías miembros para estimar con precisión el número de contenedores perdidos en el mar cada año. Las compañías miembros del WSC gestionan más del 90 % de

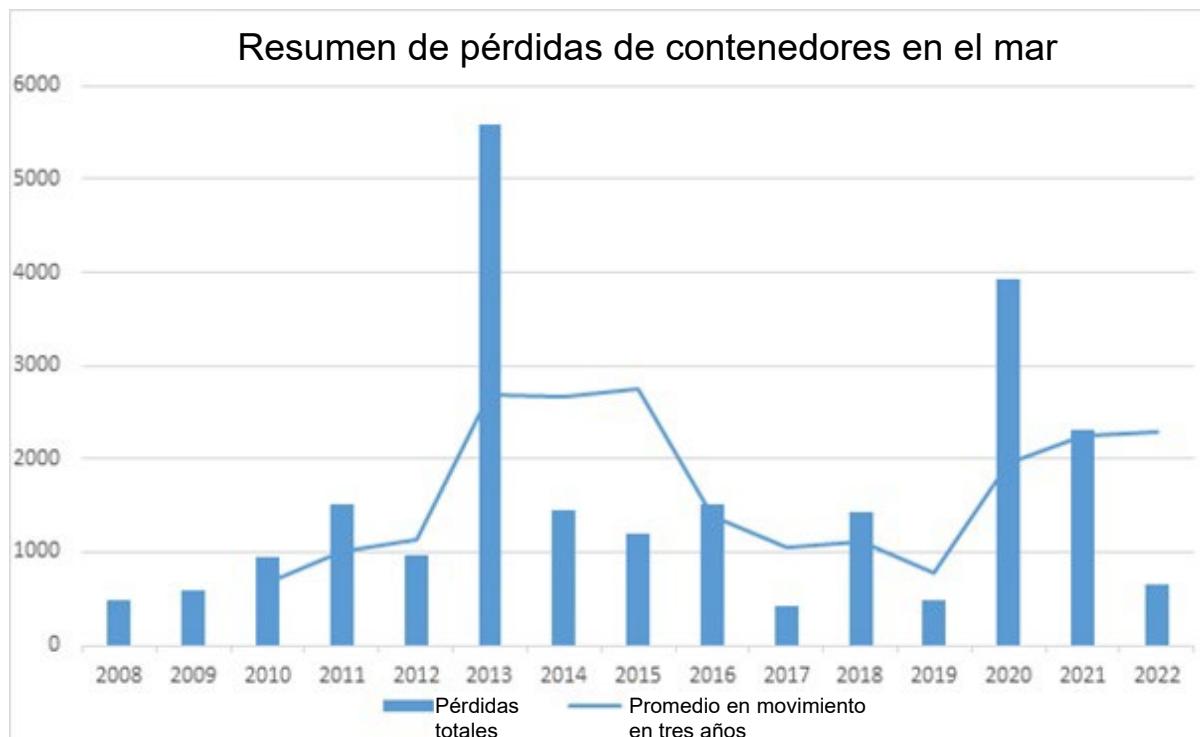
<https://imocloud.sharepoint.com/MS/SWPU/CCC/9/CCC 9-13.docx>



50 AÑOS DEL MARPOL
NUESTRO COMPROMISO CONTINÚA

la capacidad mundial de los buques portacontenedores. Por consiguiente, la encuesta sobre sus pérdidas proporciona una base válida para una estimación significativa del número total de contenedores perdidos en el mar. En la información actualizada de 2023 se añade información de 2022¹.

Análisis de las tendencias en 16 años



2 En 2022 se perdieron 661 contenedores en el mar, lo que representa menos de una milésima del 1 % (0,00048 %) de los aproximadamente 250 millones de contenedores vacíos y embalados que se transportan actualmente cada año, con una carga transportada valorada en más de 7 billones de dólares.

3 Durante 2022, la mayoría de los transportistas miembros del WSC no registraron pérdidas de contenedores o las que registraron eran de un solo dígito, y únicamente dos transportistas informaron de pérdidas superiores a 100 unidades para el año.

4 Tras examinar los resultados del periodo total de 15 años (2008-2022) estudiado, el WSC estima que hubo una media total de 1 566 contenedores perdidos en el mar cada año. Las pérdidas medias de los tres últimos años fueron de 2 301 contenedores al año.

5 También puede resultar útil comparar los resultados actuales con la tendencia de los promedios trienales que se comunicaron en cada una de las actualizaciones anteriores.

- .1 En el primer periodo (2008-2010), el total de las pérdidas alcanzó un promedio de 675 por año y luego se cuadruplicó hasta alcanzar un promedio de 2.683 por año en el periodo siguiente (2011-2013). Esto se debió en gran parte al hundimiento del *MOL Comfort* (2013), que causó la pérdida de 4 293 contenedores, y se vio afectado por la encalladura y la pérdida de la *M/N Rena* (2011), debido a las cuales se perdieron aproximadamente 900 contenedores.

¹ Para más detalles sobre la metodología de la encuesta, véase el Apéndice.

- .2 En el siguiente periodo (2014-2016) se hundió un buque, el *SS El Faro* (2015). Aun así, la pérdida anual media de tres años para el periodo fue de 1 390, aproximadamente la mitad que en el periodo anterior.
- .3 La tendencia descendente continuó en el periodo de 2017-2019, en el que la pérdida anual media de tres años se redujo casi a la mitad, hasta 779. Tampoco hubo pérdidas individuales tan importantes como las observadas en los periodos anteriores.
- .4 La media de pérdidas de cada año del periodo del bienio 2020-2021 aumentó a 3 113 desde las 779 del periodo anterior, como resultado de sucesos graves. En 2020 se produjo una pérdida importante cuando el *ONE Opus* perdió más de 1 800 contenedores a causa del mal tiempo. El *Maersk Essen* también perdió unos 750 contenedores en 2021 debido al mal tiempo.

Seguridad cotidiana de los contenedores

6 Desde el punto de vista del sector del transporte marítimo en buques de líneas regulares, cada contenedor que cae al mar es uno de más, y cada día los transportistas trabajan con las demás partes de la cadena de suministro para mejorar la seguridad.

7 La responsabilidad de la seguridad de los contenedores es compartida por toda la cadena de suministro:

- .1 El operador del contenedor es responsable de garantizar que este esté limpio, sin contaminación visible de plagas, y que sea apto para su uso y cumpla las prescripciones aplicables. Todas las partes que manipulan el contenedor a lo largo de la cadena de suministro son responsables de comprobar que está en buenas condiciones, y de manipularlo para que siga estándolo.
- .2 El expedidor, la empresa encargada de la arrumazón y el transitario son responsables de que el contenedor esté arrumado, sujetado y estibado de forma segura de acuerdo con el Código CTU, de que el contenido enviado sea seguro y sin contaminación visible de plaga, y de que la masa bruta del contenedor arrumado se verifique y, junto con el contenido, se declare correctamente al transportista de acuerdo con los plazos aplicables².
- .3 La terminal portuaria y los estibadores son responsables de la correcta manipulación del contenedor y de que se estibe adecuadamente en función de su masa bruta verificada, su contenido y su destino, de acuerdo con el Manual de sujeción de la carga del buque aprobado por el Estado de abanderamiento, y el Código IMDG.
- .4 El armador del buque es responsable, en cooperación con la terminal y cualquier socio que comparta el buque, de elaborar un plan de estiba seguro basado en la información recibida, de vigilar la estiba y de sujetar los contenedores de forma segura de acuerdo con el Manual de sujeción de la carga y de que, cuando sea necesario, los contenedores estén separados.

² [Código de prácticas OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte \(Código CTU\)](#)

8 La forma en que el exportador o el expedidor arruman y estiban la carga en el contenedor es clave para la seguridad del transporte, tanto en el mar como en tierra. Lo más importante que puede hacer la parte que licita la carga para evitar pérdidas es asegurarse de que la carga está concienzuda y correctamente arrumada, declarada y rotulada, y de que su peso se ha verificado en consonancia con las normas y reglamentos aplicables (por ejemplo, el Convenio SOLAS y el Código IMDG) y las orientaciones establecidas en el Código CTU. Para facilitar esto, el Grupo de integridad de la carga, del que el WSC es miembro fundador, ha elaborado una [breve Guía del Código CTU](#) y una [Lista de comprobación práctica para la arrumazón de contenedores](#), a fin de que la información del Código CTU sea más accesible y fácil de usar para todas las partes de la cadena de suministro.

9 El contenido y la masa bruta de los contenedores son datos cruciales a la hora de cargar el buque. Los contenedores se colocan de acuerdo con el plan de estiba de la carga para garantizar un buque equilibrado (por ejemplo, los contenedores más pesados en la parte inferior de la pila y los más ligeros en la parte superior) y para minimizar los riesgos (por ejemplo, la carga clasificada como inflamable se coloca lejos de los camarotes de la tripulación, los depósitos de combustible y otras cargas inflamables).

10 Los buques portacontenedores están diseñados para transportar contenedores de forma segura y se toman muchas precauciones para evitar que los contenedores se pierdan o se desprendan, incluso si están sometidos a una tensión extrema. Los contenedores se sujetan en la bodega en bastidores y se trincan con barras de acero y candados para que estén sujetos y sean estables, tal como lo son cuando están estibados en cubierta. La seguridad de estos dispositivos, incluido el dispositivo de trinca, debe ser inspeccionada. A la hora de planificar el viaje, los centros de operaciones en tierra, junto con el capitán y la tripulación del buque, deben planear que sea lo más seguro posible, utilizando la navegación meteorológica antes y durante el viaje para evitar condiciones peligrosas, ajustando la derrota o la velocidad de los buques cuando sea necesario.

Iniciativas activas de mejora de la seguridad

11 El sector del transporte marítimo en buques de líneas regulares trabaja continuamente para seguir mejorando la seguridad de los contenedores, asociándose con los Gobiernos y otras partes interesadas para reducir el número de contenedores perdidos en el mar. Estas son algunas de las principales iniciativas en curso:

- .1 **Estudio MARIN Top Tier:** A raíz de los acontecimientos de finales de 2020 y principios de 2021, el WSC y varias de sus líneas miembros se encuentran entre los socios del [proyecto MARIN Top Tier](#). Basándose en análisis científicos, estudios y mediciones tanto de escritorio como *in situ*, el proyecto pretende elaborar recomendaciones concretas, aplicables y eficaces para aumentar la seguridad de los contenedores. Los primeros resultados muestran que el balance paramétrico con mar de popa es especialmente peligroso para los buques portacontenedores, un fenómeno poco conocido que puede desarrollarse de forma inesperada con graves consecuencias. Para prevenir nuevos sucesos debidos a diversas formas de laminación paramétrica, se han elaborado materiales y herramientas de formación en forma de:
 - .1 Un aviso a los navegantes ([Notice to Mariners](#)) en el que se describe cómo la tripulación y el personal de explotación de los buques portacontenedores pueden planificar, reconocer y actuar para evitar el balance paramétrico con mar de popa.

- .2 Una serie de vídeos ([series of videos](#)) para dar a conocer los distintos tipos de balance paramétrico y resonante que pueden producirse y cómo se comporta el buque.
- .3 Una herramienta de estimación del riesgo de balanceo ([Roll Risk Estimator tool](#)) que permite a la tripulación calcular el riesgo de balance paramétrico en función de las condiciones marítimas y meteorológicas, así como de las características específicas del buque.

Actualmente se están realizando estudios sobre la resistencia de los contenedores y los dispositivos de trinca, las directrices aplicables a las operaciones del buque, la optimización de la planificación de la estiba y el viaje, y las medidas adicionales que deberían recomendarse. Además del sitio web que se actualiza regularmente, el proyecto ha puesto al día al Comité de Seguridad Marítima de la OMI mediante ponencias y propuestas (MSC 106/INF.16), y seguirá informando y compartiendo sus puntos de vista periódicamente.

- .2 **Revisión de las Directrices de la OMI para la implantación de los programas de inspección de las unidades de transporte, incluidos los contenedores:** el MSC 105 (abril de 2022) aprobó enmiendas a las Directrices de la OMI para los programas de inspección de las unidades de transporte con el fin de:

- .1 aclarar que el ámbito de aplicación es el de las unidades de transporte con todo tipo de cargas, no solo las declaradas como mercancías peligrosas;
- .2 remitirse adecuadamente al Código CTU;
- .3 permitir que se incluyan los informes de inspección de las organizaciones no gubernamentales; y
- .4 incluir la inspección para detectar la contaminación visible por plaga. El WSC participó activamente en los trabajos de revisión.

- .3 **Notificación obligatoria de los contenedores perdidos en el mar:** actualmente, a nivel internacional, existe la obligación de notificar los contenedores caídos al mar que se declaran como mercancías peligrosas y contaminantes marinos. Sin embargo, todavía no existen prescripciones de notificación obligatoria para los contenedores caídos al mar, independientemente de su contenido declarado. El WSC es coautor de un documento presentado al Comité de Seguridad Marítima, en el que figura una propuesta de nuevo resultado sobre la notificación obligatoria de contenedores perdidos en el mar (MSC 102/21/19). El transporte marítimo en buques de líneas regulares apoya las prescripciones de notificación obligatoria, y el WSC participó activamente en la elaboración en el CCC 8 el pasado septiembre de un sistema de notificación obligatoria que se examinará en el MSC 107 (mayo-junio de 2023) con miras a su adopción en el MSC 108 la próxima primavera. Las prescripciones de notificación obligatoria podrían entonces entrar en vigor a partir de 2026.

Mejoras logradas

12 El sector del transporte marítimo en buques de línea regulares ha participado en esta labor de seguridad durante más de dos décadas y, en colaboración con nuestros socios de la cadena de suministro, se han producido bastantes avances en cuanto a la normativa, en lo que respecta, entre otras cosas, a lo siguiente:

- .1 **Enmiendas al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS):** el 1 de julio de 2016 entraron en vigor las enmiendas al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS) que exigen la verificación del peso de los contenedores antes de su embarque con carga a bordo de los buques. Esta es una labor que el WSC ha defendido durante muchos años. Esta prescripción hace que la verificación de la masa bruta de los contenedores sea una condición jurídicamente vinculante para la carga de los buques. Los pesos mal declarados de los contenedores han contribuido a la pérdida de contenedores en el mar, así como a otros problemas de seguridad y operacionales.
- .2 **Código de prácticas OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte (Código CTU):** la OMI, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE), con el apoyo del sector, han elaborado un código de prácticas sobre la arrumazón de las unidades de transporte, incluidos los contenedores, en el que se esbozan procedimientos y técnicas específicas para mejorar la seguridad, como la forma de garantizar la distribución correcta del peso dentro del contenedor, la colocación adecuada, el bloqueo y la sujeción según el tipo de carga y otras consideraciones de seguridad. Este código se aprobó a finales de 2014, y se está llevando a cabo una labor oficiosa para revisarlo. El WSC participa activamente en estos esfuerzos.
- .3 **Normas ISO revisadas sobre el equipo de trinca y las cantoneras y las piezas intermedias de los contenedores:** en apoyo de los esfuerzos de la OMI por mejorar la seguridad de los contenedores, la Organización Internacional de Normalización (ISO), con la participación activa del sector, revisó sus normas relativas al equipo de trinca y las cantoneras, y las nuevas normas entraron en vigor en 2015. Se está revisando la norma sobre cantoneras y piezas intermedias para garantizar que es idónea.

13 Para más información sobre estas y otras iniciativas relacionadas con la mejora de la seguridad en la manipulación de contenedores, consulte: [Safety - World Shipping Council](#).

14 Hay más de 7 000 buques portacontenedores que operan continuamente en los mares y vías navegables de todo el mundo, que unen los continentes y proporcionan suministros vitales a las comunidades de todo el planeta. El objetivo del sector del transporte marítimo en buques de líneas regulares sigue siendo mantener la pérdida de contenedores transportados en esos buques lo más cerca posible de cero. El autor seguirá estudiando y aplicando medidas preventivas y realistas para que esto suceda y acoge con satisfacción la cooperación continua de los Gobiernos y otras partes interesadas para lograr este objetivo.

Medidas cuya adopción se pide al Subcomité

15 Se invita al Subcomité a que tome nota de esta información y a que adopte las medidas que estime oportunas.

ANEXO

METODOLOGÍA DE LA ENCUESTA

1 En cada una de las encuestas realizadas en 2011, 2014, 2017 y 2020 se pidió a las compañías miembros del WSC que informaran sobre el número de contenedores caídos al mar en los tres años anteriores. Sin embargo, en el invierno de 2020-21 se produjo un número inusualmente alto de sucesos. En varios de estos se cayó al mar un número muy elevado de contenedores. El sector está profundamente preocupado por esta evolución, por lo que el WSC decidió aumentar la frecuencia de las actualizaciones de su informe sobre contenedores perdidos en el mar. Por consiguiente, la información actualizada del año pasado abarcó el periodo 2020-2021 y, a partir de este año, se realizará una encuesta cada año. Los datos actualizados sobre el número de contenedores perdidos en el mar son importantes para la labor que se está llevando a cabo a fin de aumentar la seguridad y ayudar a orientar la necesidad de cualquier iniciativa adicional por parte del WSC, los Gobiernos y otras partes.

2 En lo que respecta a la información actualizada de 2023, se pidió a los Miembros que informaran sobre las pérdidas de 2022. Respondieron todas las compañías miembros del WSC, que representaban aproximadamente el 90 % de la capacidad total mundial de contenedores de buques cuando se llevó a cabo la encuesta. El WSC supone, a los efectos de su análisis, que las pérdidas de contenedores correspondientes al 10 % de la capacidad del sector operada por transportistas que no participaron en la encuesta son aproximadamente comparables a las pérdidas comunicadas por los transportistas que respondieron, que representan el 90 % de la capacidad del sector.

3 Basándose en este supuesto, la cifra anual total comunicada por los miembros del WSC se ajusta al alza para proporcionar una cifra estimada de las pérdidas de todos los transportistas, tanto miembros como no miembros del WSC, para llegar a una estimación del total de contenedores perdidos.