

Contrato entre ILA y USMX prohíbe puertos totalmente automatizados en EE.UU.- By @WorldCargoNews

Publicado por Worldcargonews.com el 1 de Septiembre del 2018

Traducido por Gustavo Zamora (<https://ar.linkedin.com/in/gustavozamora>)*, Buenos Aires (Argentina) para gruasytransportes.

*ILA/USMX



(https://gruasytransportes.files.wordpress.com/2018/11/2terberg-automated-tractor_-credit-port-strategy.jpg)

Foto: Tractor de Terminales automatizado Terberg, sin cabina. Crédito de la foto: Portstrategy.com

Un nuevo contrato laboral prohíbe las terminales portuarias totalmente automatizadas, pero permite que se realicen negociaciones sobre la introducción de procesos semiautomáticos y nuevas tecnologías.

La Asociación Internacional de Estibadores (ILA- International Longshoremen's Association), el sindicato que representa a los estibadores en la Costa Este y en la Costa del Golfo de los EE. UU., ha acordado con éxito una prórroga/extensión del contrato maestro con la Alianza Marítima de

los EE. UU. (USMX- US Maritime Alliance) durante seis años, hasta septiembre del 2024.

La ILA ha criticado duramente la automatización a lo largo de las negociaciones, y las disposiciones actuales sobre “nuevas tecnologías” en el contrato maestro actual han sido reemplazadas por un nuevo lenguaje que, según la ILA, ofrece “protecciones históricas contra la destrucción de empleos en los puertos totalmente automatizados”.

El presidente de la ILA, Harold Daggett, dijo: “Este es un gran día para la ILA y para nuestros afiliados sindicales. Los miembros de la ILA cubiertos por este Acuerdo maestro ILA / USMX ahora pueden mirar hacia un futuro brillante donde sus salarios aumentarán y se elimina la amenaza de la pérdida de empleos ocasionada por las terminales totalmente automatizadas, terminales semi automatizadas y equipos automatizados. Nuestro plan nacional de atención médica, MILA, sigue siendo sólido y nuestros miembros se beneficiarán de los aumentos en la Regalía por Contenedores (Container Royalty).

“Esta extensión no solo protege los beneficios que los miembros de la ILA ya tienen, sino que también mejora estos beneficios para garantizar que sean compensados adecuadamente por todo su arduo trabajo. Estoy particularmente satisfecho con las protecciones jurisdiccionales que la ILA ha negociado para garantizar que los trabajos de la ILA sean conservados en los próximos años. Creo que esta extensión propuesta representa un paso adelante gigantesco en la historia de la negociación colectiva (paritarias) de la ILA”.

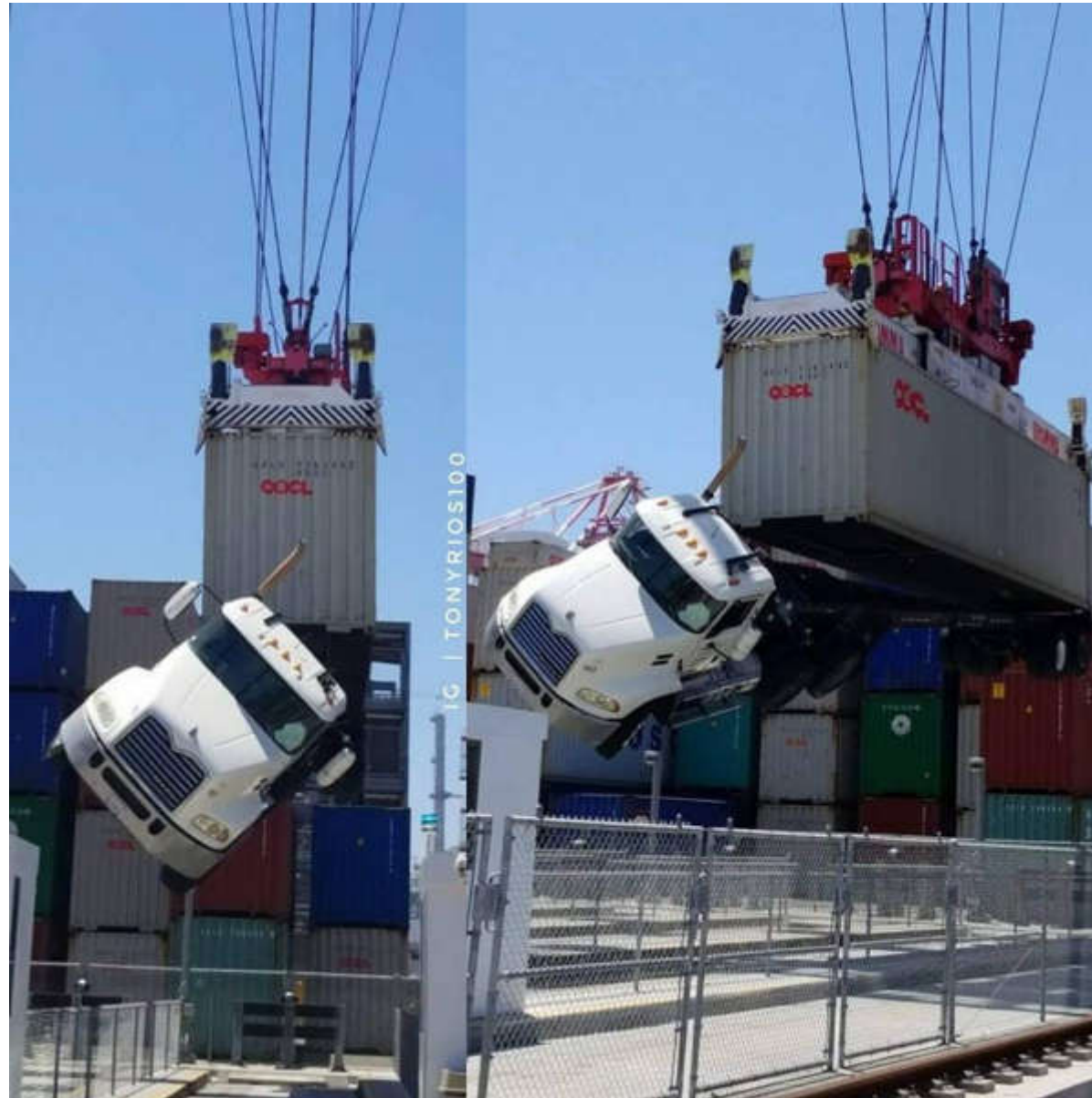
Según lo explicado por la ILA, el nuevo contrato maestro define “completamente automatizado” como “maquinaria o equipo sin interacción humana”. Es muy probable que los AGV y los Straddle carriers automáticos cumplan con esta definición, pero un ASC con un operador con control remoto claramente no carece de interacción humana: las grúas generalmente se llaman RMG “semi automatizadas” en la Costa Este de los EE. UU.

El nuevo contrato maestro no prohíbe la semi automatización, sino que establece un nuevo proceso para negociar su introducción y para proteger los empleos. El actual Comité de nuevas tecnologías y automatización y las disposiciones existentes sobre las nuevas tecnologías implementadas han sido reemplazados por un nuevo idioma.

“La dirección (management) y la ILA acuerdan que no se implementará la semi-automatización ni la tecnología de automatización hasta que ambas partes acuerden la protección de la fuerza laboral y los niveles deseados de cantidad de personal”, explicó el vicepresidente ejecutivo de la ILA, Dennis A. Daggett, a los miembros de la ILA.

Dijo que ambas partes negociarán la dotación de personal para el nuevo equipo y la cantidad de puestos de trabajo afectados, así como la identificación del “nuevo trabajo” creado por los requisitos de la tecnología y la capacitación. Se proporciona un proceso para remitir los desacuerdos a los subcomités con períodos de trabajo definidos, antes de una mediación final dirigida por los mediadores y árbitros reconocidos, George Cohen o JJ Pierson. Y Dennis Daggett dijo que el nuevo proceso entregará un resultado final “todo el tiempo”.

Es importante destacar que los problemas de automatización y de nueva tecnología se decidirán sobre la base de ir caso por caso, puerto por puerto. Por lo tanto, no hay reglas a nivel nacional sobre cuestiones clave, como por ejemplo la cantidad de grúas que un operador con control remoto puede controlar en un punto cualquiera al mismo tiempo.



(<https://gruasytransportes.files.wordpress.com/2018/11/unnamed.jpg>)

Foto de Ramón E. Navarre en Facebook. LBCT automation terminal. Foto publicada por Felixstowe Dockers.

No a los equipos totalmente automatizados

Leyendo entre líneas los pocos comentarios que fueron filtrados e impresos por los medios durante el proceso de negociación, incluido el Journal of Commerce, cuando las conversaciones se interrumpieron en ocasiones, lo que el ILA realmente quería evitar es la automatización del estilo de la terminal MVII o de la Rotterdam World Gateway (RWG), donde hay solo unos pocos operadores de grúas STS de muelle y un equipo de trincado que hacen funcionar toda una terminal para la mayoría de las operaciones del buque, lo cual es lo que se obtiene con la “full automatización o automatización completa” en el contexto de una terminal de contenedores en la actualidad.

Mientras la ILA está reclamando una victoria en este frente, este nivel “full o completo” de automatización no fue, en la medida en que WorldCargo News puede determinar, lo más importante en la mente de los operadores de terminales en la Costa Este y en la Costa del Golfo de los EE. UU. La única terminal en la Costa Este que alguna vez salió y dijo que planea implementar el nivel más alto de automatización disponible fue la Terminal Internacional Melford en Nueva Escocia, Canadá, cuando se pospuso por primera vez. Esa terminal aún no se ha construido.

El Puerto de Virginia tiene grúas automáticas de apilamiento (ASC) (similares a grúas RTG automáticas) en Virginia International Gateway, y está en proceso de implementarlas en la Terminal Internacional Norfolk (NIT). Global Bayonne también tiene grúas automáticas de apilamiento – ASC en Nueva York. Ambas terminales operan Straddle Carriers tripuladas para la transferencia de contenedores desde el muelle a la estiba en plazoleta/patio.

Las fuentes de otras terminales han dicho que, si bien siguen considerando la automatización, también son conscientes del rol de su puerto como entidades estatales para proporcionar trabajos y empleo, y un nivel de automatización similar al de MVII o al de RWG es inconsistente con esto.

Sin embargo, la automatización y las “nuevas tecnologías” no se tratan sólo de grúas automatizadas. La ILA también está tratando de proteger a los apuntadores y a otras funciones afectadas por la tecnología, en particular por los sistemas OCR que identifican automáticamente los contenedores y registran sus ubicaciones. En los últimos años, el Puerto de Charleston ha tenido problemas continuos con la forma en que su nuevo sistema de acceso -sistema de gate- ha afectado los roles de la ILA, y ha habido disputas sobre si la jurisdicción de la ILA cubre la confirmación remota de datos y la corrección de las excepciones. Los comentarios anteriores de Dennis Daggett sugieren que la ILA ha hecho algunos avances para reclamar la jurisdicción sobre este tipo de trabajos.

Si bien el nuevo contrato maestro permite la semi automatización, el proceso para introducir la automatización y las otras tecnologías parecen similares a la experiencia previa. Cuando en el pasado APM Terminals North America negoció con la ILA para lo que entonces era APM Terminals Virginia, la ILA acordó el uso de grúas RMG semi automatizadas en el patio/plazoleta, en parte a cambio de una mayor jurisdicción sobre el mantenimiento del equipo y sobre los trabajos de reparación.

Estos tipos de acuerdos pueden ocultar el verdadero costo de la automatización. En la Costa Oeste, la introducción de las grúas ASC en LBCT y en TraPac ha reducido la cantidad de turnos disponibles para los operadores de grúas. La Pacific Maritime Association (PMA) acordó recientemente con los afiliados locales de la International Longshore and Warehouse Union (ILWU) afectados, los cambios en la “garantía constante del operador

de grúa o steady crane operator guarantee” para reducir la cantidad de turnos que se deben trabajar para que se pague la tarifa básica y para incrementar la tarifa básica. La ILWU consideró que esto era un asunto local, lo que significa que no requería la ratificación por parte de todos los miembros de la ILWU.

Descargar este artículo como PDF:

Fuentes:

worldcargonews.com

Texto en español de gruasytransportes < gruasytransportes.wordpress.com>

(*Gustavo Zamora es un especialista en equipo de elevación y manejo de cargas. Vive y trabaja en Buenos Aires (Argentina)

Tags: labour contract prohibits fully automated terminals (gz36), KD,

Si quiere colocar este post en su propio sitio, puede hacerlo sin inconvenientes,

siempre y cuando no lo modifique y cite como fuente a <https://gruasytransportes.wordpress.com> (<https://gruasytransportes.wordpress.com/>)

Recuerde suscribirse a nuestro blog vía RSS o Email.

Síguenos en Twitter en [@gruastransporte](https://twitter.com/gruastransporte) (<https://twitter.com/gruastransporte>)

Síguenos en www.facebook.com/blogdegruasytransportes/ (<http://www.facebook.com/blogdegruasytransportes/>)

#electricandhybridvehicles #robotics #transportation #technology #stscranes #portterminal #port #cargoship #shipping #cargo
#shippingcontainer #crane #cranes #craneoperator #craneoperators #blogger #translator #welovewhatwedo #amamosloquehacemos #marinetraffic
#shipspotting #mobileharbourcrane #hydraulics #mobilecranes #rtgcrane #mobilehydraulics #containerterminal #seamen #docker #dockers