

Normas europeas para el embalaje y transporte

Anne de Wallens,

Jefe de Service de la Conservtion preventive au Musée du Louvre

Los contactos que tenemos con la normalización son, en nuestro ámbito profesional, bastante raros. El ámbito patrimonial, que, hasta hace una decena de años, fue el más abierto a este tipo de trabajos, es el de los archivos y las bibliotecas.

Hay que decir que en la cabeza de muchos de nosotros, la normalización es más un yugo que una ayuda, una dificultad costosa y cambiante, más que una herramienta agradable y útil.

Me incumbe pues intentar abrirles un nuevo horizonte, si esta mentalidad les habita, como fue la mía antes de comenzar estos trabajos.

Después de algunas indicaciones sobre la normalización, evocaré los siguientes puntos:

1. ¿Por qué unas normas de embalaje y de transporte?
2. ¿Por qué una norma de embalaje y transporte? EL TC 346
3. ¿A qué y para quién pueden servir las normas CEN?
4. ¿A qué expertos se nombró para redactar la norma de embalaje?
5. ¿Cuál es su contenido?
6. ¿Con qué dificultades se han encontrado en la elaboración del trabajo?
7. ¿Para qué utilización concreta?
8. Conclusión

1. ¿POR QUÉ UNAS NORMAS DE EMBALAJE Y DE TRANSPORTE?

¿Qué es la normalización?

Volvamos en primer lugar sobre lo que es la normalización, de tal modo que nos poníamos de acuerdo bien sobre el marco general.

Me tendréis que perdonar, me tengo que entretener un poco sobre que es la normalización y la manera en la que es organizada. Para quien no esta familiarizado con el tema, es un laberinto del que se piensa no salir vivo, o a todo el menos indemne.

La normalización es una actividad de interés general.

Tiene como objetivo ofrecer documentos de referencia, elaborados de manera consensual por todos los interesados, apoyándose en reglas, características, recomendaciones, ejemplos de buenas prácticas, relativas a productos o a servicios, a métodos, a procesos o a organizaciones.

Pretende animar el desarrollo económico y la innovación, tomando en consideración objetivos de desarrollo sostenible.

¿Qué es una norma?

Una norma es de hecho:

- Un documento,
- Establecido por consenso
- Aprobado por un organismo reconocido.

- Abastece, para usos comunes y repetidos, líneas directivas o características, para actividades o sus resultados.
- Garantiza un nivel de orden óptimo, en un contexto dado.

Organización de la normalización

Existen tres niveles de normalización:

- Nacional : AENOR en España
- Europea : CEN
- Internacional : ISO

Existen varios niveles de implicación de los profesionales (voluntariamente no hablo de niveles jerárquicos) en la organización de la normalización:

- El nivel del Comité Europeo de Normalización
- Lo que se llama el TC (Technical committee – Comité técnico) que cubren los trabajos en un ámbito dado (para nosotros, la normalización en el ámbito de los bienes culturales, mejor conocidos bajo el nombre de “TC 346”)
- El WG (working groups) que son representantes de los distintos expertos europeos nombrados por los institutos de normalización para trabajar sobre un tema dado. En el caso que nos ocupa, se trata del WG 5
- Y por fin, unos grupos espejos nacionales (GE) constituidos de expertos que trabajan juntos, y cuyos trabajos son transmitidos por algunos expertos a nivel europeo, es decir, a nivel WG luego el TC.

¿Quién organiza la normalización en Europa?

Es el CEN (Comité Europeo de Normalización), un organismo sin ánimo de lucro, creado en 1961, cuya sede es situada en Bruselas. Está constituido por la federación de 29 organismos nacionales de normalización (AENOR en España, AFNOR en Francia, ESTRUENDO en Alemania, UNIDO en Italia...), que desarrolla normas sobre la base de una voluntad de consenso. Mantiene también el desarrollo de asociaciones con otras organizaciones de normalización como la ISO. Este organismo tiene por objeto facilitar el intercambio de los bienes y servicios, y eliminar las barreras técnicas. Su objetivo es:

- Dar definiciones y una terminología.
- Determinar métodos de pruebas y análisis de los materiales y de sus procesos de deterioro.

Vemos pues que el objetivo de la normalización no es obligar, pero si ofrecer denominadores comunes, compartidos, y elaborados de manera consensual para garantizar la mejor utilización posible.

Existen tres niveles de normas, que van de la prescripción más exigente a la menos exigente:

- Las normas europeas.
- Las prescripciones técnicas.
- Los informes técnicos.

Las normas nacionales son suplantadas por las normas europeas, ellas mismas que se someten a las normas internacionales. Recordamos que una norma no tiene valor de ley. Es una prescripción.

2. ¿POR QUÉ UNA NORMA DE EMBALAJE Y TRANSPORTE? EL TC 346

A principios de los años 2000, el UNI, que representa los intereses de los profesionales en Italia implicados en la conservación del patrimonio, deseó crear normas en el ámbito de los bienes culturales. El Comité Europeo de Normalización (CEN) dio el visto bueno sobre estos objetivos y organizó el trabajo.

Plan de negocios y primera orientación

El 20 de diciembre de 2002, el tema nº 15 se menciona en el *business plan* del TC 346 bajo el título de: “principios de transporte y embalaje de los bienes culturales”.

Los primeros debates en el grupo de expertos franceses (GE 5), resultó que la normalización en el ámbito que nos ocupa debía hacer hincapié en la metodología de la manipulación, el transporte, y el embalaje de los bienes culturales, y no ser planteada como “una receta de cocina”.

Esta intuición se confirmó, a nivel nacional, y también desde el principio de los intercambios a nivel europeo, después de la definición de los documentos y publicaciones existentes.

Contexto a principios de los años 2000:

Volvemos al contexto de principio de los años 2000, período al cual comienzan los trabajos del TC 346:

El aumento del tránsito de obras:

A principios de los años 2000, observamos todo un aumento importante del número de tránsito de bienes culturales, tanto en cantidad como en su naturaleza.

Entreveremos también una progresiva diversificación de los socios implicados: Japón había pasado a ser desde la mitad de los años 90 un destino para exposiciones de gran amplitud.

No obstante, en 2002, no se hablaba todavía de intercambios con China. Los principales organizadores de exposiciones eran aún grandes instituciones. Pero ya se percibía el principio de una ampliación del círculo de los organizadores de exposiciones, y de los países en cuestión.

Contexto económico y político que se habían modificado:

- El contexto presupuestario comenzaba a alargarse.
- Aparecían nuevos proveedores en el mercado, a veces desconocidos o sin competencia particular sobre el tema, pero que se imaginaban, ya, que se podía “hacer fortuna” transportando obras de arte.
- Se empezó a percibir un aumento de documentos jurídicos por regla general, que podía extenderse al ámbito del intercambio de los bienes culturales, en caso de siniestro.
- A partir el día siguiente de los atentados del 11 de septiembre de 2001 surgieron unas medidas de seguridad muy restrictivas, en particular en los aeropuertos, que condujeron a los profesionales (prestamistas, transportistas) a perder la trazabilidad de los objetos que poseen o de los cuales eran responsables.

Un contexto científico mejorado:

- Las instituciones estaban adquiriendo una mejor experiencia en este campo, debido al desarrollo de la investigación y al estudio pormenorizado de las causas de las incidencias en los embalajes y en transporte.

- Los resultados de estos estudios, se inscriben en la línea iniciada por nuestros colegas anglosajones, fueron objeto de un coloquio Art in transit a la National Gallery de Londres en 1991.

La toma de acta de los profesionales

A principios de los años 2000, los profesionales que somos quisimos anticipar una tendencia en contexto que se movía.

Recuerdo en efecto que el trabajo de normalización es largo porque es el fruto de un amplio consenso. Una anticipación a 5 años no tiene pues nada de incongruente, teniendo en cuenta del tiempo de elaboración de los textos.

La ampliación del contexto al cual acabo de hacer referencia ha hecho surgir una serie de fenómenos.

Aparecen diferencias en:

- Prácticas.
- Estructuras portadoras de los proyectos (en su tamaño, su forma jurídica, la práctica de este tipo de actividad...).
- Medios humanos y financieros.

Aparecen diferencias en ponerse de acuerdo sobre modalidades prácticas, pudiendo generar incomprensiones entre los interlocutores, del mismo país, y entre países diferentes, o de naturaleza diferente.

Cuando tales presiones se ejercen (podemos también añadir el peso de la política, del jurídico y del financiero) el riesgo, a largo plazo, en este contexto era múltiple:

- Falta de control de nuestros medios de acción.
- Dificultad en poder hacer valer nuestras prácticas profesionales.
- Riesgo en no poder ofrecer las mejores condiciones de conservación a las colecciones que tenemos a cargo, y que debemos preservar para las generaciones futuras.

3. ¿A QUÉ Y PARA QUIÉN PUEDEN SERVIR LAS NORMAS CEN?

Al principio del trabajo apareció, en el grupo de expertos, la necesidad de coordinar reflexiones y métodos de trabajo para:

- Armonizar las gestiones.
- Hablar el mismo lenguaje.
- Facilitar las relaciones y los intercambios de bienes culturales sobre bases comúnmente compartidas.
- Garantizar la seguridad de los bienes culturales en su transporte.
- Mejorar las condiciones de conservación de los bienes culturales, sobre todo en el caso de un aumento de los riesgos, lo que es el caso para todo el movimiento (embalaje y transporte).
- Todo ello en un contexto internacional que se extiende.

Estas normas van dirigidas a todos los protagonistas con vínculos con el patrimonio cultural:

Instituciones culturales, galerías y anticuarios, comisarios tasadores, restauradores, transportistas, aseguradores, colectividades territoriales, fundaciones, empresas, coleccionistas particulares.

4. ¿A QUÉ EXPERTOS SE NOMBRÓ PARA REDACTAR LA NORMA DE EMBALAJE?

La regla de la normalización quiere que los nombramientos se hagan por los institutos nacionales de normalización.

Se trata de expertos permanentes nombrados por su experiencia y el reconocimiento que se les concede en su ambiente profesional, y no por la institución o la empresa a la cual pertenecen.

Como animador del WG 5, he velado para que dispusiéramos de un grupo lo más amplio posible, tanto en las representaciones profesionales como en las representaciones geográficas.

El WG 5 está formado por representantes de 15 países, 11 de los cuales son realmente activos.

Son un total de 54 expertos, entre los que entre 25 y 30 están presentes en todas las reuniones europeas, son registros, restaurador-conservador, aseguradores, transportistas, embaladores. Un solo verdadero pesar, no haber conseguido movilizar ningún conservador de museo. Estos expertos europeos representan a los grupos nacionales (comité espejos) El conjunto de redes nacionales de profesionales expertos mueve en torno a 220 personas en los países del CEN

5. ¿CUÁL ES SU CONTENIDO?

La elección de los expertos centró sobre la definición de métodos y no de "recetas", y esto por las razones siguientes:

- Todo objeto es único. Es su naturaleza, su estado de conservación, y su sensibilidad que determinan el método de embalaje y el tipo de transporte convenientes.
- Situaciones a priori similares pueden, en los hechos, resultar muy diferentes. ¿Los riesgos son los mismos cuando se hace 500 km, por camión climatizado con una suspensión hidráulica, sobre las carreteras del Middle west americano, en España bien en Rusia? No por supuesto. Cada situación individual debe ser objeto de una evaluación de los riesgos.
- Por fin, si hubiéramos escogido prescribir los materiales, nos habríamos expuesto muy rápidamente que no existan más, evolucionen, o sean reemplazados por otros. Se trata pues de normas prácticas, que tienen en cuenta las características del objeto en cuestión.

Se redactan siguiendo unas etapas cronológicas, y definen el papel y la responsabilidad de cada uno de los protagonistas durante cada etapa.

Son acompañadas de anexos, que permiten aportar precisiones sobre tal o tal aspecto.

Se puede, por supuesto, hacerle referencia a estas normas en las recomendaciones que se dan a los embaladores y transportistas, o en el marco de los concursos de embalaje y transporte.

Las dos normas presentan un desarrollo común en su primera parte, impuesto por las reglas de la normalización:

Prologo

Introducción

1. *Ámbito de aplicación*
2. *Referencias normativas*
3. *Términos y definiciones*
4. *Símbolos y términos abreviados*

Para la norma embalaje, se encuentra, cronológicamente los siguientes puntos:

5. *Previo al embalaje*
6. *Embalaje*
7. *Descarga y recepción*
8. *Desembalaje*

9. Reembalaje

Anexo A	(informativo): Soluciones de embalaje en función de la evaluación de riesgos.
Anexo B	(informativo): Ejemplar de formulario relativo a los datos que deben comunicarse al embalador/compañía de transporte.
Anexo C	(informativo) Distintas clases de guantes destinados a la manipulación de distintos tipos de objetos.
Bibliografía	

Para la norma transporte, en curso de encuesta probatoria, el desarrollo es el siguiente:

1. Principios generales
2. Previo al transporte
3. Métodos de transporte y condiciones ambientales:
 - a. Elección del modo de transporte
 - b. Preparación para el transporte
 - c. Por carretera
 - d. Por avión (incluyendo los equipajes de mano)
 - e. Por tren (incluyendo los equipajes de mano)
 - f. Por barco
4. Espacio de acogida de los objetos en tránsito

Anexo A: papel del correo.

Anexo B: información que se debe comunicar al transportista

Anexo C: especificaciones para las reservas que acogen los objetos en tránsito

6. ¿CON QUÉ DIFICULTADES SE HAN ENCONTRADO EN LA ELABORACIÓN DEL TRABAJO?

El papel del animador es el de un jefe de proyecto, que se asegura de la calidad del trabajo en equipo pedido a los expertos.

A la vez coordinador y moderador, el animador vela por el equilibrio de las fuerzas en presencia y rectifica, tiene que respetar los plazos de entrega de los documentos. Ayudado por el secretario del WG (en este caso miembro de la AFNOR) que garantiza permanentemente que las reglas de la normalización se respetan, entra respaldado por los grupos nacionales y se asegura en la medida de lo posible del buen desarrollo del trabajo previo a las reuniones internacionales.

Querría destacar aquí la calidad del trabajo proporcionado por cada uno de los miembros del WG, que con obstinación, fidelidad (comenzamos a trabajar juntos en 2006), generosidad, sentido del bien común, y respeto mutuo, contribuye a facilitar nuestro trabajo diario. Sin ellos, es inútil decir que no podría hacer nada.

Hay sin embargo algunas sombras en este cuadro. Ya que hemos tenido, y es normal, que superar algunas dificultades, debido a nuestra diversidad.

El lenguaje de la normalización, en primer lugar, que es muy normalizado. Las llegadas, a veces esporádicas, de nuevos expertos obviamente acentuaron las dificultades de asimilación de esta "jerga".

La diversidad de nuestras profesiones y, de nuestros países de origen, a menudo se han traducido en diferencias de prácticas. Como ejemplo, cómo escribir (puesto que es lo que se espera) la manera en que debe haber pasado una solicitud para un transporte, cuando todos los países alrededor de la mesa piden que se formalice entre proveedor y cliente, allí donde los daneses no producen ningún escrito, y no querían de ninguna manera ceder, ya que eso no refleja absolutamente sus prácticas diarias? Viven en la perfecta confianza y no necesitan ninguna prueba oponible. Inútil decirle que la redacción fue laboriosa.

Del mismo modo, los británicos, hasta la encuesta probatoria de la norma de embalaje, sólo estuvieron representados por un jefe independiente, controvertido en su país. Los británicos “se movilizaron” en el momento de esta encuesta, y casi asistimos a un pugilato entre inglés y danés en el examen de los comentarios (que eran redundantes, o incluso contradictorios), los unos acusando a los otros de una falta total de respeto de los profesionales que somos, y del trabajo realizado, con un deseo de bien común.

Los ingleses, después de numerosas explicaciones, comprendieron que no queríamos ni reducir los movimientos de obras, ni suprimir las exposiciones, ni gastar dinero inútilmente, y son ahora, contribuidores fieles para la norma de transporte.

7. ¿PARA QUÉ UTILIZACIÓN CONCRETA?

Espero se entienda que estas normas están al servicio de los profesionales, para ayudarlos en su vida diaria.

Fueron elaboradas por profesionales, para profesionales, dado que los usuarios han sido ellos mismos los redactores o sus representantes.

Pueden ser:

- Una herramienta de ayuda para decisiones, cuando se debe desplazar una obra.
- Una referencia en un concurso, en un contrato de préstamo, o en el marco de grandes proyectos.

Se usan como se emplean otras normas (pienso en la norma de vitrinas o la de los polos de conservación).

Todos nosotros todos tuvimos que lidiar con prestatarios de servicios que nos fueron impuestos, y cuyo oficio era, por cierto, el transporte, pero no necesariamente de obras de arte, con más razón cuando esperamos un servicio que cualificaría de “calidad museos”.

Eso es válido en el seno de Unión Europea, pero también en el marco de los intercambios internacionales.

Los intercambios crecientes con los países dichos emergentes demuestran que el marco reglamentario puede ayudar a cada uno para “tender hacia” (hago hincapié en el “tender hacia”, ya que tenemos a menudo sorpresas), tender hacia un nivel de calidad compatible con nuestra preocupación de conservación de las colecciones.

Estas normas tienen un uso muy práctico, a mi juicio.

- En la medida en que cada oficio implicado en la redacción de estos documentos, pudo expresarse muy libremente (pienso que las “normalizadores” presentes aquí podrán dar prueba),
- En la medida en que, a de ser consensual, cada uno pudo tomar hacer valer sus preocupaciones, sus limitaciones, sus dificultades y sus objetivos. Por eso pienso que estas dos normas son utilizables en la vida cotidiana, para lo que cualificaría del “bien para nuestras colecciones”.
- Su carácter metodológico hace su utilización fácil, y hasta cierto punto, intemporal.

Estas normas pueden también ser:

- Una prescripción para un proveedor que olvida las reglas del oficio,
- Un recordatorio de los elementos indispensables, a tener en consideración para un embalador o un transportista para que pueda establecer su presupuesto y realizar su prestación,
- Una guía metodológica para los principiantes en los museos,

- Constituir un referente cuando nuestros financieros encuentran que nuestras obras " cuestan demasiado caro ", y que finalmente hacemos muchas dificultades y gastamos por tan pocas cosas,
- Pueden también dar respuestas concretas a situaciones precisas, en particular gracias a los Anexos (por ejemplo los guantes que deben utilizarse en función de los materiales, la lista de información cuya empresa necesitara para hacer un presupuesto).

Al enunciado de estas utilizaciones posibles, se concluye que podemos basarnos en ellas en las diferentes misiones que nos incumben.

8. CONCLUSIÓN

No pretendemos, haber hecho unos documentos perfectos, las normas se revisan cada cinco años. ¡Ustedes pues tendrán oportunidad de participar en su mejora!

¡Del mismo modo, estos documentos no tienen valor de ley! ¡Nadie está obliga pues a seguirlos!

Sin embargo, hemos intentado redactar normas más prácticas y comprensibles, que son el fruto de un consenso. En nuestras primeras reuniones, algunos participantes no veían la utilidad, y eso me sorprende todavía, encontrándose ellos mismos como unos profesionales que no necesitan normas.

No obstante, y muy rápidamente, al favor de la presión financiera, que hacía entrar en el círculo de los concursos para unas compañías de transporte, más curtidos en el transporte de camisetas o de guisantes, que en el de las obras de arte. Inmediatamente los profesionales han realizado la importancia de la profesionalización de la profesión que contribuye, como en las nuestras, a la protección de nuestro patrimonio en tránsito.

Pues resultó un verdadero trabajo en equipo, con toda la riqueza de la acepción del término. Este trabajo en equipo hace eco al que practicamos en la cadena de la conservación.

¿Quizá algunos habrían querido ser más "prescriptivos", o tener un nivel más elevado de calidad? Ciertamente, pero es necesario saber sobrepasar las razones para conservar el consenso.

Las normas pueden parecer restrictivas. No obstante, hay que preguntarse si:

- No es anormal que, en el marco de la apertura al mercado europeo, deseado por la ley en el marco de los concursos, querer protegerse de proveedores que no son profesionales del embalaje y el transporte de las obras de arte
- No es anormal preservar a nuestras empresas especializadas, que, por sus labores de investigación (ya que algunos hacen), ayudan a progresar para mejorar la calidad de los embalajes y del transporte de nuestras colecciones.
- Las necesitamos, y sus desapariciones conducirían necesariamente a daños mucho más importantes sobre los objetos que tenemos a cargo.
- No es inútil velar, a tener disposiciones oponibles a nuestros financieros que tienen a veces dificultades para comprender que un embalaje *softpacking* por barco (es tanto menos costoso!!), es inadecuado a la mayoría de nuestras colecciones?
- No es normal, a pesar de que se nos observa a menudo como derrochadores e inconscientes, lograr que las obras viajen, conciliando así la conservación y la difusión de nuestras colecciones a un amplio público.
- No se trata " de abrir el paraguas ", de tener una seguridad "a todo riesgo " o de disponer de " cinturón y airbag". Simplemente se trata de prevenirse de todo tipo de resbalones tentadores, en estos tiempos de escasez presupuestaria, donde la deontología y la ética están a menudo arañadas.

