

Conclusiones sobre la seguridad y la salud en el sector del transporte por carretera

La Reunión sectorial tripartita sobre la seguridad y la salud en el sector del transporte por carretera,

Congregada en Ginebra, del 12 al 16 de octubre de 2015,

Adopta el día 16 de octubre de 2015 las siguientes conclusiones:

Introducción

1. El sector del transporte por carretera es estratégico para el desarrollo económico y asegura la movilidad de los pasajeros y de las mercancías a través de las jurisdicciones y los países. Contribuye considerablemente al crecimiento económico y a la creación de empleo. Las inversiones en la infraestructura vial y las operaciones conexas tienen un gran impacto en otros sectores de la economía.

Retos que plantea en el sector del transporte por carretera la promoción del trabajo decente y el empleo productivo en lo que atañe a la evolución de las relaciones de trabajo

2. El sector del transporte por carretera ha experimentado una gran evolución. En los dos últimos decenios se ha observado un incremento de la demanda y de las oportunidades de trabajo. La globalización, el aumento del comercio internacional, la liberalización y la prevalencia del comercio electrónico han conducido en algunos casos a unos movimientos de mercancías y de pasajeros más eficientes, pero en otros casos también han tenido consecuencias negativas para las condiciones laborales de muchos trabajadores del transporte. Los elevados niveles de segmentación y fragmentación, por ejemplo, incluida la creciente utilización de la subcontratación han intensificado la competencia.

-
3. Los cambios operados en los veinte últimos años también han tenido grandes efectos en la composición de la industria. La fragmentación conlleva una serie de desafíos concretos. Los propietarios-operadores y las pequeñas y medianas empresas constituyen el grueso de la industria del transporte de mercancías. Los trabajadores del sector, incluidos los trabajadores autónomos dependientes, son vulnerables, ya que a menudo deben asumir los costos de la propiedad y el mantenimiento, y otros costos de funcionamiento de los vehículos, si bien no pueden participar en el diálogo social y tampoco pueden beneficiarse de la protección, incluida la protección social, que se brinda a otros trabajadores. No obstante, la presencia de formas atípicas de empleo bien concebidas y reguladas en el sector del transporte por carretera no se traduce necesariamente en unas condiciones de trabajo precarias, ni conlleva operaciones ilegales de por sí, siempre que los empleadores no las utilicen indebidamente para obviar sus obligaciones legales y contractuales y otras responsabilidades relacionadas con el empleo.
 4. Los avances tecnológicos han repercutido en las relaciones de trabajo, tanto en el sector del transporte de pasajeros, como en el de mercancías, y han conducido al desarrollo de empresas que despliegan su actividad al límite de la reglamentación gubernamental y, algunas veces, al margen de la misma.
 5. Una serie de factores están desestabilizando la igualdad de condiciones. En algunas regiones, las operaciones ilegales e informales añaden presión a las empresas de transporte que cumplen las normas. Los trabajadores del transporte que trabajan temporalmente en otros países, incluidos los provenientes de países de bajos ingresos, pueden ser víctimas de condiciones abusivas, que no sólo son perjudiciales para ellos sino que también pueden conducir a la competencia desleal y a operaciones internacionales ilegales. Las presiones del mercado han afectado al diálogo social, a la negociación colectiva, y a las condiciones salariales y laborales en el sector. Otros agentes de la cadena de suministro — fuera de la cadena de transporte y de los empleadores directos — pueden establecer condiciones en lo que respecta a la logística y a la gestión «justo a tiempo» tanto en el transporte de pasajeros como de mercancías que afectan enormemente a la industria y que pueden conducir a prácticas inseguras e insostenibles.
 6. Una serie de gobiernos han promovido activamente la igualdad de condiciones a través de diversas medidas. Entre ellas se cuentan leyes relativas a las condiciones de trabajo, con inclusión de la libertad sindical y la negociación colectiva, disposiciones sobre los salarios mínimos para los trabajadores del transporte que conducen en su territorio, o el establecimiento de un tribunal que supervise la seguridad vial, la remuneración y las condiciones salariales y laborales de los conductores. En algunos casos, la puesta en práctica de medidas de cumplimiento ha planteado dificultades.
 7. La formación inicial y permanente y medidas de responsabilidad social empresarial pueden ser útiles a la hora de afrontar las preocupaciones que plantean las relaciones de trabajo. La formación ha de considerarse una inversión a largo plazo para asegurar la calidad de los servicios y las operaciones de transporte. Sin embargo, los trabajadores del transporte algunas veces no reciben la formación apropiada para realizar su trabajo de manera segura y saludable.

Las cuestiones más apremiantes con respecto a la seguridad y la salud en el sector del transporte por carretera y cómo las están abordando los mandantes de la OIT

8. La presión ejercida por las entidades de la cadena de suministro puede ser un motivo subyacente de que los trabajadores del transporte adopten prácticas de conducción más arriesgadas e inseguras. Algunas veces, las leyes y los mecanismos de cumplimiento

existentes están dirigidos directamente a los conductores sin llegar a las entidades que originan estas prácticas. Los altos niveles de competencia desleal también pueden conducir a unas relaciones de trabajo ambiguas, marginales, informales o ilegales, en las que los trabajadores tienen unos niveles muy diferentes y exacerbados de protección. Esta situación puede contribuir a una seguridad vial deficiente.

- 9.** El sector del transporte por carretera comporta unos riesgos considerables para la salud y la seguridad en comparación con otros sectores. Los accidentes y las colisiones tienen unos altos costos sociales, económicos y de reputación. Éstos pueden reducirse mediante la regulación de las jornadas de trabajo, la formación de los conductores y la regulación de la concesión de permisos de conducir, así como la adopción de medidas para acabar, por ejemplo, con el estrés, la fatiga y la distracción. La edad de la flota, el mantenimiento de los vehículos y las cuestiones ergonómicas en el lugar de trabajo también tienen efectos en la seguridad vial. Las innovaciones tecnológicas y organizativas pueden contribuir a la reducción de los accidentes y al suministro de información sobre las causas de las colisiones, pero también han de considerarse las cuestiones éticas y en materia de privacidad.
- 10.** Las instalaciones de bienestar son decisivas para asegurar el bienestar de los trabajadores del transporte y unas condiciones de trabajo decentes. Éstas comprenden instalaciones sanitarias y zonas seguras de aparcamiento y de descanso. La falta de este tipo de instalaciones puede tener consecuencias negativas para todos los trabajadores del transporte, en particular para las mujeres. La existencia de instalaciones suficientes debería formar parte integrante del desarrollo y la actualización de los sistemas de carreteras.
- 11.** Muchos trabajadores del transporte son víctimas de violencia física y psicológica. Esto puede incluir violencia de y hacia los pasajeros, y robo del vehículo y de la carga. Dicha violencia también perjudica la calidad y la percepción de los servicios de transporte. Los largos tiempos de espera en los pasos fronterizos, los puestos de control ilegales y la corrupción pueden fomentar la violencia.
- 12.** Algunos problemas de salud son más frecuentes entre los trabajadores del transporte por carretera. Entre ellos se cuentan el estrés, la fatiga, los trastornos musculoesqueléticos, la obesidad, apnea obstructiva del sueño, diabetes, abortos espontáneos, una mayor presión cardiovascular, trastornos renales, y el consumo de drogas y estimulantes. Deben llevarse a cabo investigaciones sobre las enfermedades profesionales de estos trabajadores para informar a los responsables de la formulación de políticas y a otros agentes que elaboran reglamentaciones e instrumentos preventivos.
- 13.** Los exámenes médicos iniciales y periódicos deberían ser obligatorios para todos los trabajadores del transporte por carretera. Estos exámenes médicos y las pruebas para detectar el abuso de sustancias deberían realizarse de manera equitativa y confidencial, proporcionándose al mismo tiempo educación, prevención y tratamiento.
- 14.** Los sistemas de inspección son esenciales, pero a menudo insuficientes debido a la falta de inspectores y recursos. Se debería contratar a más inspectores y todos deberían estar bien formados, también en lo que respecta a las cuestiones de seguridad y salud. Los Estados con transporte internacional por carretera deberían cooperar con los Estados adyacentes e informarles de los cambios introducidos en la legislación que sean pertinentes para el transporte por carretera.

Soluciones que podrían hallarse con el fin de procurar unas condiciones de trabajo decente para los trabajadores del sector del transporte de: a) pasajeros y b) mercancías

- 15.** Los gobiernos, a través de políticas y medidas activas y directas, son fundamentales para promover el trabajo decente en el sector. Las entidades e intermediarios de la cadena de suministro tienen grandes repercusiones en las condiciones de trabajo en el sector del transporte, las cuales, en ocasiones, requieren una mejora, por lo que deberían aplicar la diligencia debida de conformidad con los Principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos de las Naciones Unidas. Asimismo, las iniciativas contra la clasificación inapropiada de los trabajadores y las operaciones ilegales pueden propiciar una mayor igualdad de condiciones. Varios programas e incentivos pueden agilizar la transición del trabajo informal al formal. Las políticas de seguridad vial, los programas de renovación de las flotas y una infraestructura vial adecuada también pueden servir para lograr unas condiciones de trabajo decente en el sector. Los gobiernos deberían procurar obtener recursos a nivel nacional e internacional a tal efecto, ya que constituyen una condición *sine qua non* para promover el trabajo decente en el sector. Unos procesos de expedición de visados más eficientes facilitarían el trabajo decente en el caso de los conductores que se ven llevados a atravesar fronteras debido a su trabajo.
- 16.** El diálogo social y el tripartismo constituyen el paradigma de gobernanza de la OIT para promover la justicia social, las relaciones equitativas y pacíficas en el lugar de trabajo, y el trabajo decente. El diálogo social adopta muchas formas y la negociación colectiva es una de sus claves. El diálogo social se basa en el respeto de la libertad sindical y del reconocimiento efectivo del derecho de negociación colectiva. Estos derechos cubren a todos los trabajadores en todos los sectores, y abarcan todo tipo de relación de trabajo, también en el sector del transporte.
- 17.** Las medidas y reglamentos para el sector deberían tener presentes sus vínculos y consecuencias en relación con otras cuestiones en materia de política, tales como la equidad, la salud pública y la promoción de modalidades de transporte respetuosas del medio ambiente, seguras, accesibles y de calidad para todos, así como la sostenibilidad de las empresas.
- 18.** Convendría fortalecer los sistemas de negociación colectiva y los dispositivos administrativos y de inspección para garantizar el trabajo decente y la competencia leal. Los procesos de diálogo social deberían formar una parte esencial de las reformas de los servicios de transporte.
- 19.** La promoción del trabajo decente es una responsabilidad común y colaborativa que comparten las organizaciones de trabajadores y de empleadores, y los gobiernos. Puede que cada actor tripartito no tenga por sí solo control de todos los aspectos del trabajo decente. En algunos Estados se han puesto en marcha iniciativas de financiación por parte de los empleadores o de carácter bipartito destinadas a la formación de los trabajadores. En otros, se han establecido prácticas de remuneración o tarifas como resultado de la negociación colectiva.
- 20.** La incorporación de las cuestiones de género es un enfoque que asegura unas condiciones de trabajo decente para todos los trabajadores, incluidas las mujeres embarazadas, en el sector del transporte por carretera. Otras medidas podrían ser las destinadas a facilitar la conciliación de la vida profesional y familiar de todos los trabajadores. Convendría combatir la discriminación, los estereotipos y el acoso en el trabajo.

Buenas prácticas para promover el diálogo social en el sector del transporte por carretera

21. El diálogo social puede allanar el camino para conciliar la competencia de mercado, la seguridad y salud en el trabajo de los trabajadores del transporte, y la seguridad vial. Sin embargo, acontecimientos recientes en el sector del transporte por carretera en algunos países han debilitado el diálogo social, el poder de negociación de los trabajadores y los derechos fundamentales en el trabajo de algunos trabajadores en el sector del transporte. Las normas e instrumentos internacionales pueden influir de manera positiva en la iniciación del diálogo social a nivel nacional y sectorial. El diálogo social también puede propiciar una comprensión mutua de las necesidades y los costos asociados a las operaciones seguras y decentes del transporte por carretera.
22. Se precisa una alta dosis de voluntad, aliento y compromiso político para garantizar el éxito de los consejos, las comisiones, los tribunales, los fondos, los programas, los observatorios, las iniciativas de inspección y las campañas sobre seguridad y salud en el trabajo y sobre otras cuestiones relacionadas con el trabajo a nivel nacional o sectorial. La evaluación y el seguimiento periódicos de la marcha del diálogo social pueden dar buenos resultados a largo plazo. Las sinergias a todos los niveles pueden capacitar a los países para reproducir y adaptar buenas prácticas en materia de diálogo social en otras regiones.
23. En algunos países, los marcos sectoriales y los convenios colectivos se han elaborado a medida o se han hecho más generales con el fin de atender las necesidades de los propietarios-operadores y de las microempresas, haciéndoles menos vulnerables a las presiones del mercado. El diálogo también ha conducido a resultados positivos, concretamente en el caso de los requisitos en materia de formación y de concesión de permisos de conducir para los conductores que transportan materiales peligrosos. La participación activa de los interlocutores sociales al abordar ámbitos prioritarios, como la violencia en los transportes públicos, ha dado buenos resultados.
24. Los protocolos sobre seguridad y salud en el trabajo, los sistemas de gestión de riesgos laborales en el transporte, las campañas de sensibilización, la educación y la comunicación abierta que se han desarrollado a través del diálogo han conducido a la mejora de la seguridad vial y a unos lugares de trabajo seguros y bien concebidos.

Recomendaciones relativas a las actividades futuras de la Organización Internacional del Trabajo y sus Miembros

25. A la vista de la discusión de la Reunión sectorial tripartita sobre la seguridad y la salud en el sector del transporte por carretera, se recomendaron las siguientes actividades futuras.
26. Los mandantes tripartitos deberían:
 - a) participar activamente en el diálogo social para promover el trabajo decente y garantizar un trato en términos de igualdad para todos los trabajadores del sector del transporte por carretera, con independencia de su situación laboral, facilitando al mismo tiempo la transición de la economía informal a la formal;
 - b) diseñar y aplicar medidas para asegurar la igualdad de condiciones y el respeto de los marcos jurídicos aplicables, así como de los Principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos de las Naciones Unidas;
 - c) mejorar la formación de los trabajadores del transporte y regular el acceso a la profesión; la formación debería considerarse una inversión a largo plazo;

-
- d) erradicar la violencia, entre otras cosas apoyando y aplicando las recomendaciones formuladas por la ITF/UITP, con el fin de combatir la violencia y la inseguridad en el transporte público urbano;
 - e) fomentar una mayor participación y protección de las mujeres en el sector del transporte por carretera;
 - f) movilizar recursos para el desarrollo de infraestructuras (concretamente, carreteras e instalaciones de bienestar) y para la renovación y el mantenimiento de las flotas con el objetivo de contribuir al desarrollo de unas condiciones de trabajo decente para todos, y
 - g) participar activamente en actividades de promoción de la salud en el lugar de trabajo para propiciar un comportamiento saludable en el mismo, proporcionar un acceso adecuado a las instalaciones sanitarias, mejorar la salud y prevenir enfermedades profesionales.

27. Los gobiernos deberían:

- a) diseñar y aplicar, en estrecha consulta con los interlocutores sociales, políticas y estrategias para mejorar las prácticas de remuneración, las condiciones laborales, y la seguridad y salud en el trabajo de los trabajadores dedicados al transporte por carretera, incluidos quienes desempeñan formas atípicas de empleo;
- b) concebir y aplicar políticas y estrategias favorables a la transición de la economía informal a la formal, y a la creación y el desarrollo de empresas sostenibles, con arreglo, entre otras cosas, a las normas de seguridad y salud;
- c) promover, elaborar y aplicar, según proceda, programas para la inspección y el mantenimiento periódicos de los vehículos;
- d) garantizar la existencia de sistemas de administración e inspección del trabajo sólidos, que cuenten con la financiación, la formación y el equipo adecuados, para hacer efectiva la aplicación de las normas del trabajo, la promoción del diálogo social, la seguridad social, los servicios de empleo, las empresas sostenibles y la elaboración de las políticas de empleo en el sector del transporte por carretera;
- e) fomentar y promover la adopción de las disposiciones del Código de prácticas OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte en la legislación nacional en aras de un sector del transporte más seguro, saludable y productivo en toda la cadena de suministro, y
- f) aplicar la legislación sobre las sociedades buzón, según proceda.

28. La Oficina debería:

- a) tomar medidas en lo que respecta a las resoluciones adoptadas por la Reunión sectorial tripartita sobre la seguridad y la salud en el sector del transporte por carretera;
- b) seguir promoviendo la ratificación, la aplicación efectiva y la mejor utilización de todas las normas internacionales del trabajo pertinentes para el sector del transporte por carretera, en particular las relativas a la seguridad y salud en el trabajo y a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, y desarrollar la capacidad de los mandantes para hacer lo propio;

-
- c)* potenciar la capacidad de los mandantes tripartitos en el sector para participar efectivamente en el diálogo social;
 - d)* colaborar con otros organismos de las Naciones Unidas, organizaciones internacionales y regionales gubernamentales y no gubernamentales en la elaboración de instrumentos encaminados a promover y difundir información sobre seguridad y salud en el trabajo, así como sobre el Código de prácticas OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte;
 - e)* aunar esfuerzos con los Estados Miembros y con otras organizaciones internacionales con el fin de mejorar los sistemas para recopilar y difundir datos periódicos y desglosados sobre los accidentes de tráfico, las enfermedades y lesiones profesionales, la composición de la industria, las indemnizaciones resultantes de reclamaciones relacionadas con la seguridad y salud en el trabajo, las modalidades contractuales, las realidades demográficas y otros datos pertinentes, y
 - f)* llevar a cabo estudios comparativos, identificar buenas prácticas y compartir conocimientos sobre: las enfermedades y lesiones profesionales y los trastornos relacionados con el trabajo, cuestiones específicas de género, cuestiones relativas al cruce de las fronteras y los visados, empresas de red de transporte, sistemas de remuneración y modalidades contractuales en el sector del transporte por carretera y su impacto en el trabajo decente.