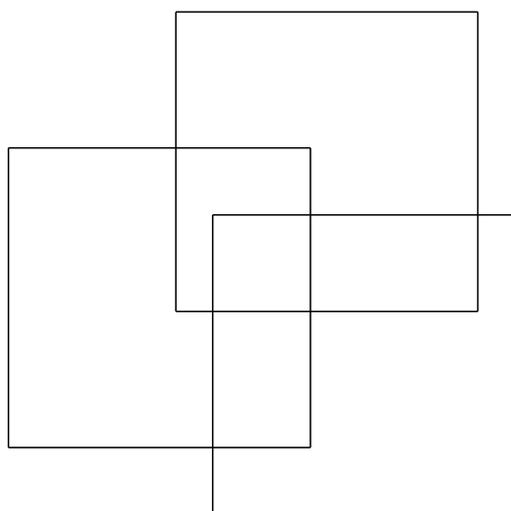




Nota sobre las labores

**Reunión sectorial tripartita sobre la seguridad y la salud
en el sector del transporte por carretera**
(Ginebra, 12-16 de octubre de 2015)



TSMRTS/2015/17

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO

Departamento de Políticas Sectoriales

Nota sobre las labores

**Reunión sectorial tripartita sobre la seguridad y la salud
en el sector del transporte por carretera**
(Ginebra, 12-16 de octubre de 2015)

Ginebra, 2016

OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO, GINEBRA

Las publicaciones de la Oficina Internacional del Trabajo gozan de la protección de los derechos de propiedad intelectual en virtud del protocolo 2 anexo a la Convención Universal sobre Derecho de Autor. No obstante, ciertos extractos breves de estas publicaciones pueden reproducirse sin autorización, con la condición de que se mencione la fuente. Para obtener los derechos de reproducción o de traducción, deben formularse las correspondientes solicitudes a Publicaciones de la OIT (Derechos de autor y licencias), Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza, o por correo electrónico a rights@ilo.org, solicitudes que serán bien acogidas.

Las bibliotecas, instituciones y otros usuarios registrados ante una organización de derechos de reproducción pueden hacer copias de acuerdo con las licencias que se les hayan expedido con ese fin. En www.ifro.org puede encontrar la organización de derechos de reproducción de su país.

Nota sobre las labores: Reunión sectorial tripartita sobre la seguridad y la salud en el sector del transporte por carretera, Ginebra, 12-16 de octubre de 2015, Oficina Internacional del Trabajo, Departamento de Políticas Sectoriales, Ginebra, OIT, 2016

ISBN: 978-92-2-330911-4 (impreso)

ISBN: 978-92-2-330912-1 (web pdf)

Publicado también en francés: *Note sur les travaux: Réunion sectorielle tripartite sur la sécurité et la santé au travail dans le secteur du transport routier*, Genève, 12-16 octobre 2015, ISBN 978-92-2-230911-5 (imprimé), 978-92-2-230912-2 (web pdf), Ginebra, 2016, y en inglés: *Note on the proceedings: Tripartite Sectoral Meeting on Safety and Health in the Road Transport Sector*, Geneva, 12-16 October 2015, ISBN 978-92-2-130911-6 (impreso), 978-92-2-130912-3 (web pdf), Ginebra, 2016.

transporte por carretera/obrero del transporte/salud en el trabajo/seguridad en el trabajo/condiciones de trabajo/
ambiente de trabajo/calidad de la vida de trabajo/diálogo social/papel de la OIT

Datos de catalogación de la OIT

Las denominaciones empleadas, en concordancia con la práctica seguida en las Naciones Unidas, y la forma en que aparecen presentados los datos en las publicaciones de la OIT no implican juicio alguno por parte de la Oficina Internacional del Trabajo sobre la condición jurídica de ninguno de los países, zonas o territorios citados o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras.

La responsabilidad de las opiniones expresadas en los artículos, estudios y otras colaboraciones firmados incumbe exclusivamente a sus autores, y su publicación no significa que la OIT las sancione.

Las referencias a firmas o a procesos o productos comerciales no implican aprobación alguna por la Oficina Internacional del Trabajo, y el hecho de que no se mencionen firmas o procesos o productos comerciales no implica desaprobación alguna.

Las publicaciones y los productos digitales de la OIT pueden obtenerse en las principales librerías y redes de distribución digital, o solicitándolos a ilo@turpin-distribution.com. Para más información, visite nuestro sitio web: ilo.org/publns o escribanos a ilopubs@ilo.org.

Índice

	<i>Página</i>
Introducción	1
Parte 1. Examen del punto inscrito en el orden del día	3
1.1. Interlocuciones de apertura	5
1.2. Composición del Grupo de Trabajo	9
1.3. Discusión punto por punto	10
1.3.1. Primer punto para la discusión	10
1.3.2. Segundo punto para la discusión	15
1.3.3. Tercer punto para la discusión	22
1.3.4. Cuarto punto para la discusión	29
1.3.5. Quinto punto para la discusión	36
1.4. Examen y adopción del proyecto de conclusiones por la Reunión	38
Conclusiones sobre la seguridad y la salud en el sector del transporte por carretera	44
Parte 2. Resoluciones	51
2.1. Composición del Grupo de Trabajo	53
2.2. Examen y adopción de los proyectos de resolución por la Reunión	54
2.3. Resolución relativa a las empresas de red de transporte – «El transporte del mañana»	54
2.4. Resolución relativa a las buenas prácticas en lo que respecta a la seguridad en el transporte por carretera	56
Parte 3. Otras labores	59
Interlocuciones de clausura	61
Lista de participantes	63

Introducción

La Reunión sectorial tripartita sobre la seguridad y la salud en el sector del transporte por carretera se celebró en la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en Ginebra, del 12 al 16 de octubre de 2015.

La Oficina Internacional del Trabajo (Oficina) preparó un informe ¹ que sirvió de base para las deliberaciones de la Reunión, en el que se abordaban particularmente las siguientes cuestiones:

- i) evolución reciente del sector del transporte por carretera;
- ii) el empleo y otras características del sector del transporte por carretera;
- iii) riesgos para la seguridad y salud en el trabajo (SST);
- iv) trastornos relacionados con el trabajo, y
- v) la OIT, coherencia de las políticas y respuestas.

La Oficina publicó el informe que serviría de base para la discusión, en inglés, francés y español. Hay extractos disponibles en chino, alemán, ruso y árabe.

El artículo 6 del Reglamento de las reuniones sectoriales (en adelante, el Reglamento), establece que la Mesa directiva de la Reunión la componen el Presidente y los Vicepresidentes. De conformidad con una decisión del Consejo de Administración, el Dr. J. V. Aguilar Zínser, representante del Gobierno de México, fue el Presidente de la Reunión. En su primera sesión, la Reunión eligió a tres Vicepresidentes: Dr. H. Mapuranga (Zimbabwe), del Grupo Gubernamental, el Sr. E. Higuera Gómez (Colombia) del Grupo de los Empleadores y el Sr. A. WAHL (Noruega) del Grupo de los Trabajadores.

Participaron en la Reunión representantes de los siguientes 25 países: Bangladesh, Bélgica, Estado Plurinacional de Bolivia, Brasil, Camboya, Camerún, Chile, China, Congo, Côte d'Ivoire, República Dominicana, Indonesia, Malasia, Marruecos, Mauricio, México, Mozambique, Portugal, Federación de Rusia, Sri Lanka, Sudán, Tailandia, Uruguay, República Bolivariana de Venezuela, y Zimbabwe. Asistieron además representantes de las siguientes organizaciones intergubernamentales: la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE), la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, y la Organización Mundial de la Salud (OMS). Por invitación del Consejo de Administración, estuvieron presentes observadores de las siguientes organizaciones internacionales no gubernamentales: la Organización Internacional de Empleadores (OIE), la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU), la Confederación Sindical Internacional (CSI), la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), y la Unión Internacional de Transportes Públicos (UITP).

A la Reunión asistieron un total de 80 participantes tripartitos, de los cuales 21 eran mujeres (26 por ciento). Las mujeres de las delegaciones de Bélgica, Brasil, República Dominicana, Mozambique, Tailandia y Uruguay representaban el 19 por ciento de los 32 participantes del Grupo Gubernamental. El 18 por ciento de los 16 participantes del Grupo de los Empleadores y el 38 por ciento de los 32 participantes del Grupo de los Trabajadores eran mujeres.

¹ OIT, *Cuestiones prioritarias de seguridad y salud en el sector del transporte por carretera*, Informe para la discusión en la Reunión sectorial tripartita sobre la seguridad y la salud en el sector del transporte por carretera (Ginebra, OIT, 2015).

Los tres Grupos constituyeron su Mesa de la siguiente manera:

Grupo Gubernamental

Presidente y portavoz: Dr. H. Mapuranga (Zimbabwe)
Secretarios: Sr. B. Wagner (Oficina)
Sra. A. Cruz Ross (Oficina)

Grupo de los Empleadores

Presidente: Sr. E. Higuera Gómez (Colombia)
Portavoz: Sr. M. Pereira García (España)
Secretario: Sr. J. Dejardin (OIE)

Grupo de los Trabajadores

Presidente: Sr. A. Wahl (Noruega)
Portavoz: Sr. A. Sheldon (Australia)
Secretarios: Sra. E. Busser (CSI)
Sr. M. Urata (ITF)

La Secretaria General de la Reunión fue la Sra. A. van Leur (Directora del Departamento de Políticas Sectoriales), el Secretario General Adjunto fue el Sr. A. Isawa. El Sr. B. Wagner, Jefe de la Unidad de Transporte y Cuestiones Marítimas contribuyó a la Reunión con orientaciones generales y apoyo, la Secretaria Ejecutiva fue la Sra. A. Cruz Ross, y la coordinadora de los servicios de la Secretaría fue la Sra. M. M. Than Tun. Los expertos de la Reunión fueron: Sr. L. N. Hsu, Sra. M. Licata, Sr. J. Messenger y Sra. B. Vacotto. Los representantes de la Oficina del Consejero Jurídico fueron: Sr. T. Geckeler y Sra. A. Talvik.

La Reunión celebró siete sesiones plenarias, incluidas cinco dedicadas a la discusión de los puntos propuestos para la discusión, que fueron aprobados durante la primera sesión plenaria, sobre los siguientes temas:

- i) retos que plantea la promoción del trabajo decente y el empleo productivo en el sector del transporte por carretera, en lo que atañe a la evolución de las relaciones de trabajo;
- ii) cuestiones más apremiantes con respecto a la seguridad y la salud en el sector del transporte por carretera y modo en que las están abordando los mandantes de la OIT;
- iii) 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;
- iv) buenas prácticas que podrían identificarse con objeto de promover el diálogo social en el sector del transporte por carretera, y
- v) recomendaciones para las actividades futuras de la OIT y sus Miembros.

La presente *Nota sobre las labores* está dividida en tres partes. La parte 1 esboza los procedimientos de las siete sesiones plenarias y resume las discusiones generales, inclusive las conclusiones de la Reunión. La parte 2 contiene los textos de las resoluciones adoptadas por la Reunión. La parte 3 concluye con otros procedimientos, como las interlocuciones de clausura y la lista de participantes.

Parte 1. Examen del punto inscrito en el orden del día

1.1. Interlocuciones de apertura

1. El Presidente dio la bienvenida a todos los participantes e inauguró la Reunión sectorial tripartita sobre la seguridad y la salud en el sector del transporte por carretera. Señaló que el sector se había convertido en una parte fundamental de la economía, poniendo en contacto a países y regiones de todo el mundo. Las economías dependían del comercio, pero no habría ni comercio ni beneficios para los productores y los fabricantes si no pudiesen entregar productos acabados a los consumidores.
2. El transporte repercutía significativamente en el costo de los bienes. Por consiguiente, la eficiencia del transporte, la seguridad y la competitividad eran esenciales. Subrayó que la capacidad de adaptación del sector en el futuro radicaba no sólo en su eficiencia ambiental o en la disponibilidad de infraestructura, sino también en su capacidad para abordar los desafíos en materia de trabajo decente.
3. Consideró que la Reunión era muy oportuna. Los epidemiólogos abordaban los accidentes de carretera como una pandemia inevitable, pero podían evitarse, y minimizarse sus consecuencias, con la adopción de medidas apropiadas. Con este propósito, las Naciones Unidas, a través de la OMS, habían lanzado el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, basado en cinco pilares de seguridad vial. Los pilares 4 y 5 hacían referencia al comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito y a la atención de salud/capacidad de respuesta tras los accidentes de tránsito. Observó que, en abril de 2015, el Secretario General de las Naciones Unidas nombró un Enviado Especial sobre la seguridad vial, cuya labor financiaría la CEPE. Además, otros esfuerzos emprendidos por las Naciones Unidas incluían al Grupo Consultivo de Alto Nivel sobre Transporte Sostenible del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales. Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) englobaban tanto el trabajo decente como el desarrollo económico (ODS 8) y la seguridad vial (ODS 11).
4. A través de la eficiencia, la seguridad y la competitividad, el sector del transporte podía contribuir a reducir los precios y estabilizar las economías. Las nuevas amenazas y desafíos epidemiológicos podían tener graves consecuencias en el sector del transporte. Así, por ejemplo, la gripe por el virus A (H1N1) de 2009 provocó una crisis en el sector del transporte. La migración también podía afectar al transporte por carretera, por lo que deberían preverse respuestas adecuadas al respecto.
5. El Secretario General Adjunto recordó que la última vez que se había discutido la seguridad y salud en el sector del transporte por carretera como punto del orden del día fue en 1985, con motivo de la 11.ª reunión de la Comisión de Transportes Interiores de la OIT. Así pues, la presente Reunión daba continuidad a cuestiones y temas cubiertos en las reuniones de la OIT sobre transportes en 1992, 1999 y 2006. Destacó que, en todos los casos, las conclusiones y las resoluciones de estas reuniones habían subrayado el papel fundamental que desempeñaba el diálogo social en la formulación y la aplicación de medidas apropiadas para hacer el sector más atractivo, promover el trabajo decente y medidas adecuadas en materia de SST y garantizar la competitividad y la sostenibilidad del sector a largo plazo. También estaban las metas de la presente Reunión tripartita. En el contexto de la desregulación en el sector, sería conveniente contar con flexibilidad para dar cabida a los requisitos del servicio de transportes en el nuevo y competitivo entorno actual, y sin dejar de tener presentes los principios de trabajo decente y la seguridad laboral.
6. La Secretaria Ejecutiva subrayó las metas y el alcance del informe de la Oficina para la discusión sobre las cuestiones prioritarias de seguridad y salud en el sector del transporte por carretera. La intención del informe era proporcionar un marco para las deliberaciones de la Reunión, examinar la evolución reciente del transporte por carretera en términos muy generales y subrayar algunas de las principales características y cuestiones relacionadas con la seguridad y salud en el sector.

-
7. La Reunión adoptó los puntos para la discusión y el calendario propuestos.
 8. El portavoz del Grupo de los Empleadores expresó su agradecimiento a la Oficina por el informe, que consideraba muy útil. No era necesario señalar la importancia del sector del transporte por carretera, que proporcionaba impulso a otros sectores de la economía para el desarrollo. El sector había cambiado en los treinta últimos años con la globalización, que había promovido un acceso más fácil a los mercados del transporte por carretera y la expansión de las cadenas mundiales de suministro. El nivel de desarrollo del sector del transporte por carretera variaba considerablemente de un país a otro. No obstante, el Grupo de los Empleadores confiaba en que los participantes pudiesen encontrar un terreno común en una serie de puntos. La formación era fundamental para dotar al sector del transporte por carretera de trabajadores calificados, así como para asegurar unas condiciones de vida y de trabajo mejores. Si bien la existencia de reglas justas y equitativas para todos era una condición básica para una competencia leal, no le gustaría ver cómo se erigían nuevas barreras en la industria. En su lugar, sería preferible eliminar algunas, en particular respecto del transporte internacional. Señaló que la presencia de empleadores, trabajadores y gobiernos en la Reunión la convertía en un entorno idóneo para hacer propuestas y aligerar barreras en el sector.
 9. El portavoz del Grupo de los Trabajadores expuso dos casos para ilustrar los costos y las consecuencias de las malas prácticas en seguridad y salud en el sector del transporte por carretera y explicar por qué las soluciones debían incluir a todos los actores de la cadena de suministro. El primer caso era el de Gun-seo Park, miembro de la Federación Coreana de Servicios Públicos y Sindicatos del Transporte, división TruckSol, que falleció en un accidente cuando, mientras inspeccionaba su camión, otro camión, cuyo conductor se había dormido al volante, chocó contra su vehículo. El segundo caso era el de dos mujeres de Australia, cuyos maridos fueron arrollados y muertos por un camión cuyo conductor se había dormido mientras conducía. En ambos casos, cuando se produjeron los accidentes los conductores llevaban muchas horas al volante. Aportó el testimonio de un conductor sobre las condiciones de trabajo en una importante cadena de suministro minorista en Europa. Además de estos costos en vidas humanas, los costos económicos de este tipo de accidentes también eran considerables. Destacó la importancia de controlar el cumplimiento de las normas a lo largo de toda la cadena de suministro para igualar las condiciones entre los empleadores que promovían la seguridad y los que alentaban prácticas poco seguras. Los gobiernos, los empleadores, los trabajadores y la OIT deberían apoyar la labor ya realizada y definir iniciativas nuevas para encontrar soluciones sostenibles a estos problemas.
 10. El portavoz del Grupo Gubernamental hizo una declaración general en nombre de su Grupo. El sector del transporte planteaba desafíos sin precedentes para el trabajo decente. No parecían existir soluciones inmediatas a la pandemia de accidentes de carretera y a las carencias relacionadas con la SST en el sector. Agradeció a la Oficina la labor previa llevada a cabo para la Reunión. El informe ponía de manifiesto desafíos críticos para el trabajo decente. Existían diferencias entre los déficits de trabajo decente en el sector del transporte de un país a otro, por lo que era fundamental adoptar un enfoque holístico en la formulación de políticas y como piedra angular de las soluciones regionales. El Grupo Gubernamental consideraba que entre los desafíos particulares estaba la aparición de los operadores de la economía informal, que eran difíciles de reglamentar, y existían problemas importantes planteados por la exclusión de los operadores informales de algunas iniciativas para la mejora de la seguridad y las condiciones de trabajo en el transporte en la economía formal. Otro desafío lo planteaba la proliferación de trabajadores migrantes que aceptaban cualquier tipo de empleo en el sector del transporte por la precariedad de su situación y condición. Su situación aumentaba su prevalencia como víctimas de accidentes en el lugar de trabajo, por lo que la sensibilización al respecto era una medida esencial. Existía además el desafío de la falta de diálogo sobre la reconstrucción y el mantenimiento de las infraestructuras viales con objeto de prevenir accidentes. Era necesario ampliar los

programas de formación en el sector. En los países en desarrollo se daba la situación particular de las flotas antiguas. Éstas eran las principales cuestiones que debían debatirse y el Grupo Gubernamental tenía gran interés en empezar las deliberaciones.

- 11.** Un observador de la ITF, en nombre de 4,7 millones de trabajadores del sector del transporte en todo el mundo, abordó tres áreas clave: sus relaciones con la OIT, cuestiones de interés para los trabajadores del sector del transporte, y el papel de la ITF. En primer lugar, hacía tiempo que la ITF estaba interesada en cuestiones relacionadas con el transporte y en el tripartismo. Así, por ejemplo, su organización había colaborado con propietarios de buques, gobiernos y la OIT durante más de un decenio en la formulación del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006) (que entró en vigor en agosto de 2013) para lograr un verdadero cambio en las condiciones de trabajo de la gente de mar. Su Federación sabía lo que la OIT podía conseguir, y se mantendría firme, colaboradora e infatigable en su intento por conseguir alcanzar el objetivo a largo plazo de unas normas internacionales justas, efectivas y ejecutables.
- 12.** En segundo lugar, y respecto de las cuestiones a las que se enfrentaba el sector del transporte por carretera, la OIT era un foro cada vez más relevante para abordar los temas importantes para los trabajadores del sector. El nivel de las repercusiones negativas en las personas, concretamente en los trabajadores del transporte por carretera, era inaceptable, con cientos de miles de trabajadores víctimas de lesiones, sin incluir las consecuencias de los accidentes de camión para otros miembros de la sociedad. Las largas horas de trabajo, la fatiga, los accidentes y la falta de instalaciones o de tiempo para ir al servicio, repercutían no sólo en los trabajadores, sino en los gobiernos, los empleadores y la sociedad. Para responder a esta situación y proteger a los trabajadores, el sector del transporte de mercancías podría seguir algunos ejemplos como la campaña por unas tarifas seguras emprendida en Australia, que reclamaba que los clientes en lo alto de la cadena de suministro eran responsables de sus trabajadores, independientemente de la relación de trabajo que les uniese. Este tipo de prácticas eran las que el orador desearía ver en la labor de la OIT, de los gobiernos nacionales y de los empleadores. La ITF trabajaba con la IRU en el sector del transporte de pasajeros para abordar cuestiones relacionadas con las empresas de red de transporte (ERTs) que intentaban eludir la reglamentación para el servicio de taxis y limusinas. Confiaba en que la Reunión diera lugar a una resolución firme para la industria del transporte bajo demanda. La economía bajo demanda era algo nuevo, y la OIT debía actuar al respecto, antes de que se generalizasen las condiciones de trabajo precarias. También señaló que su Federación había trabajado con la UITP en un Memorando de Entendimiento firmado en diciembre de 2013 para promover el desarrollo de un transporte público de calidad a nivel mundial como motor para un crecimiento sostenible y la creación de empleos verdes, así como la protección ambiental con la reducción de los embotellamientos y la contaminación, y la violencia contra los trabajadores del transporte público. También acordaron formular recomendaciones conjuntas sobre formación profesional, seguridad del personal y promoción del empleo formal (y reducción del empleo informal) en el transporte público, y representar los intereses de los empleadores del transporte público y de los trabajadores de organizaciones internacionales (por ejemplo, la Unión Europea (UE) y la OIT), para promover un empleo de calidad en el transporte público de las zonas urbanas.
- 13.** En tercer lugar, la ITF tenía un sólido mandato para trabajar de modo más concreto. Para garantizar un trabajo decente y seguro, la ITF apoyaba firmemente el sistema de las normas internacionales del trabajo de la OIT y su mecanismo de control. En la discusión sobre las cadenas mundiales de suministro de la reunión de 2016 de la Conferencia Internacional del Trabajo sería fundamental abordar la cuestión de las condiciones de trabajo. El orador confiaba en que el debate de la Reunión se reflejase en la discusión. La Reunión debería focalizarse porque, en todo el mundo, los trabajadores del sector del transporte estaban sufriendo las consecuencias negativas de la globalización, la liberalización y otros fenómenos recientes. Era preciso proporcionar empleos seguros, para

trabajadores con la formación adecuada, ahora y en el futuro. El diálogo social de la OIT era decisivo para sustentar dichos empleos con reglas equitativas. La ITF representaba a los trabajadores, les daba una voz a nivel internacional, los protegía y aseguraba su futuro y el futuro colectivo de su industria.

- 14.** Un observador de la IRU señaló que, en el mundo globalizado de hoy, el transporte por carretera conectaba todos los negocios con todos los mercados, y dirigía el progreso económico y social, la prosperidad y la paz, que no eran posibles sin las empresas de transporte y logística. La globalización había generado oportunidades únicas y empleo, pero también había generado competencia. Era preciso desplegar esfuerzos conjuntos para garantizar unas condiciones de trabajo óptimas. El orden del día incluía muchos temas importantes, y confiaba en que surgirían puntos de consenso útiles.
- 15.** La economía globalizada sólo podría sobrevivir con servicios de transporte de calidad, y el sector sólo lo podría conseguir si se formaba a los trabajadores adecuadamente y se otorgaba prioridad a la SST. Para responder a esta necesidad, la IRU contaba con la Academia IRU, que aumentaba la red de competencia profesional y abordaba las cuestiones relacionadas con la seguridad y la salud. Señaló que la adopción por parte de los ministerios europeos de transporte de una carta de calidad era todo un hito. Consideró que era imperativo aunar fuerzas para mejorar las legislaciones nacionales, y con ello el transporte de calidad, disminuyendo al mismo tiempo las emisiones y mejorando las condiciones de trabajo.
- 16.** La industria del transporte por carretera se había visto afectada por la economía bajo demanda y la innovación, las novedades en el transporte de mercancías y de pasajeros de las empresas habían sido positivas, pero era preciso contar con reglas nuevas que incluyesen a las ERTs y esforzarse por igualar las condiciones. La declaración conjunta de la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF), y la IRU, de noviembre de 2014, supuso un importante paso hacia la promoción de unos servicios seguros y de calidad para los clientes y los trabajadores. La reducción de los precios podría tener consecuencias negativas para los trabajadores. Por esta razón promovía la igualdad de condiciones para garantizar que todos los actores seguían las mismas reglas.
- 17.** Hizo eco de la declaración del Presidente en relación con la necesidad de mejorar el sector. Los conductores se enfrentaban a trámites complicados cuando solicitaban visados. En este sentido, apoyaba la simplificación de los trámites al tiempo que alentaba la creación de un carnet internacional de conducir profesional en la línea del documento de identidad de la gente de mar previsto en el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185). El diálogo social era el mejor modo de abordar estos desafíos. Comentó que los interlocutores sociales podían tener sus diferencias, pero que estaban de acuerdo en la mayoría de las cuestiones importantes, y podrían convertir estos desafíos en oportunidades.
- 18.** El representante de la UITP explicó que su organización representaba a los empleadores, promoviendo el transporte público sostenible en todo el mundo, en particular el desarrollo de redes de transportes públicos de calidad que respetasen el medio ambiente. La UITP había firmado un acuerdo con la ITF en 2013 para promover el desarrollo de un transporte público de calidad a nivel mundial como motor para un crecimiento sostenible y la creación de empleos verdes, así como la protección ambiental con la reducción de los embotellamientos y la contaminación. Existían 7 millones de operadores de transporte, y los servicios de transporte deberían prestarse al mejor nivel de seguridad para los pasajeros, los trabajadores y los empleadores, que deberían estar protegidos contra el riesgo de vandalismo (a los vehículos y a la infraestructura de transportes), el impago de billetes y los comportamientos antisociales en los vehículos. El acoso sexual y los ataques racistas eran cuestiones que revestían especial importancia, y podían contribuir a rebajar la calidad y la imagen pública del servicio de transportes. Subrayó la importancia de

minimizar el efecto de la violencia en el transporte público. Señaló que deberían hacerse recomendaciones con el objetivo de que fuesen fáciles de entender en todo el mundo.

1.2. Composición del Grupo de Trabajo

19. En su sexta sesión y en virtud de las disposiciones contenidas en el párrafo 2 del artículo 13 del Reglamento, la Reunión estableció un Grupo de Trabajo encargado de redactar un proyecto de conclusiones que reflejaran las diversas opiniones, propuestas y sugerencias expresadas en el curso de la Reunión.
20. El Grupo de Trabajo, que presidió el Vicepresidente gubernamental, Dr. H. Mapuranga (Zimbabwe), estuvo integrado por los miembros siguientes:

Grupo Gubernamental

Bélgica	Sra. S. Willems
Estado Plurinacional de Bolivia	Sr. M. Salinas Reyes
Portugal	Sr. M. Maduro Roxo
Federación de Rusia	Dr. K. Todradze
Sudán	Sr. O. O. M. Ibrahim

Grupo de los Empleadores

Sr. E. Higuera Gómez (Colombia)
Sr. J. Kaseya Kazadi (República Democrática del Congo)
Sr. J. J. Muñoz Sánchez (México)
Sr. M. Pereira García (España)
Sr. J. Nemeč (IRU)

Grupo de los Trabajadores

Sr. F. Moreels (Bélgica)
Sra. S. Murray (Reino Unido)
Sr. A. Sheldon (Australia)
Sr. A. Wahl (Noruega)
Sr. E. Watt (Estados Unidos)

21. El Grupo de Trabajo sobre las conclusiones celebró dos sesiones y presentó su proyecto de conclusiones a la Reunión en la séptima sesión de esta última.

1.3. Discusión punto por punto

1.3.1. Primer punto para la discusión

¿Qué retos plantea la promoción del trabajo decente y el empleo productivo en el sector del transporte por carretera, en lo que atañe a la evolución de las relaciones de trabajo?

22. El portavoz del Grupo de los Trabajadores observó que la industria del transporte por carretera había cambiado considerablemente durante los pasados decenios y que políticas neoliberales como la privatización y la desregulación habían transformado su estructura. Existían nuevos modelos de transporte y nuevos modos de organizarlo — el crecimiento de las cadenas mundiales de suministro junto a la aparición de las ERTs, principalmente en el transporte de pasajeros — que respondían a la demanda de un transporte eficiente y rentable, y en algunos casos favorable al medio ambiente. Estos cambios estaban produciéndose en un contexto de reducción de los costos.

23. Durante los veinte años de globalización transcurridos, el costo del transporte de mercancías por carretera había disminuido. Los principales clientes en lo alto de la cadena pagaban tarifas bajas a los operadores de transporte. Estas tarifas se traducían en tarifas aún más bajas para los conductores. En el transporte de pasajeros, los servicios públicos sufrían presiones mientras los gobiernos promovían políticas de recorte de los costos. Los costos de mano de obra, las prestaciones sociales y las condiciones de trabajo eran los blancos principales de estos recortes. Las normas de seguridad operativas se diluían. Básicamente, la presión en la negociación colectiva, los salarios y las condiciones de trabajo estaba mermando el trabajo decente y la justicia social para los trabajadores. El cambio más significativo era que las relaciones de trabajo en la industria se habían transformado a medida que la fuerza de trabajo del transporte por carretera se había ido tornando más globalizada. La apertura de los mercados para acoger la libre circulación de bienes y servicios significaba que el mercado de trabajo se había convertido en un lugar de reunión para trabajadores de nacionalidades, culturas y niveles salariales distintos. Los transportistas naciones viajaban al extranjero o entre Estados, y a menudo los conductores trabajaban desde un país que no era el suyo. No obstante, el proceso de liberalización no se había visto acompañado de un proceso paralelo de armonización social, y las condiciones de empleo y de trabajo mostraban una marcada tendencia a la baja, por lo que los conductores internacionales se enfrentaban a problemas graves relacionados con su lugar de trabajo. Estos problemas incluían largas horas de conducción, largas esperas en algunas fronteras, falta de instalaciones en las carreteras y amenazas contra las cargas, los camiones y los camioneros. Debido a la falta de un sistema adecuado de seguridad social no contaban con protección en materia de salud y jubilación.

24. Al mismo tiempo, sostuvo que algunos empleadores sin escrúpulos se habían aprovechado de las desigualdades en los salarios y las condiciones de trabajo que existían entre los países, provocando una competencia a la baja y falsas eficiencias; en este contexto, en los últimos años se había extendido la presencia de las sociedades buzón en Europa, en particular con la entrada de nuevos Estados Miembros en la UE. Con el establecimiento de una sociedad buzón en uno de estos países, una empresa podía ahorrar considerablemente en salarios y aún más en contribuciones sociales. La práctica de las sociedades buzón sólo era una parte de la cadena de relaciones contractuales cuestionables. Los operadores, las filiales, las agencias de contratación, todos ellos con sede en distintos Estados Miembros, participaban en un sistema transfronterizo difícil de controlar, donde trabajadores en el mismo lugar de trabajo tenían salarios distintos y condiciones de trabajo diferentes a los de trabajadores traídos de países en los que los costos eran más bajos. El predominio cada vez

mayor de proveedores mundiales de servicios de transporte con actividades en todo el mundo como resultado de la adquisición de empresas locales significaba que las decisiones que afectaban a los trabajadores a menudo se adoptaban en salas de juntas al otro lado del océano. A su juicio, esto alentaba a las empresas a aplicar normas laborales menos rigurosas que las de sus países de origen. El «empleador económico» o el cliente en la cadena de suministro ajeno a la industria del transporte ejercía poder sobre todas las demás empresas en la cadena de suministro, sin asumir ninguna responsabilidad por lo que pudiese ocurrir a los conductores, puesto que no eran ellos los que los empleaban. También señaló el aumento del trabajo precario e informal, donde sólo una minoría tenía un empleo seguro a causa de la privatización y la reestructuración, con la separación de las operaciones en unidades de negocio. Como consecuencia, a los trabajadores se les negaban sus derechos fundamentales en el trabajo y de protección social.

25. En relación con el transporte de pasajeros, señaló que muchos servicios de transporte público se habían privatizado y que, en algunas ciudades, el transporte informal proporcionaba una solución allí donde no existía una infraestructura. El transporte incluía a trabajadores eventuales empleados como conductores de mototaxis y de minibuses. El fenómeno de los trabajadores temporales contratados a través de agencia estaba llevando a un empleo menos directo en el sector de los transportes, en particular en puestos no móviles como los de operadores de centros de llamadas o empleados de almacén.
26. Se refirió a Robert Reich, antiguo Secretario de Trabajo de los Estados Unidos, que había declarado que «los nuevos programas informáticos están permitiendo que prácticamente cualquier empleo pueda dividirse en tareas diferenciadas, y de ser necesario, repartirse entre varios trabajadores, fijando el pago correspondiente en función de la demanda para dicha tarea en particular en dicho momento en concreto. Un término más exacto que «economía compartida» es «economía de migajas compartidas». La mayor parte de los beneficios van a las empresas propietarias del programa informático. Lo que queda va a los trabajadores bajo demanda. El nuevo trabajo bajo demanda traslada por completo los riesgos a los trabajadores y elimina las normas mínimas en su totalidad. El mayor desafío económico al que nos enfrentábamos no es una utilización más eficiente de las personas, sino asignar el trabajo y los beneficios del trabajo de manera más digna». Continuó comentando que las ERTs promovían mercados que conectaban a los clientes y a los conductores a través de aplicaciones móviles, lo que contravenía la reglamentación actual del servicio de taxis al clasificar a los conductores como «asociados» más que «empleados», lo que permitía que en el marco de dichos servicios se denegasen al trabajador las protecciones básicas.
27. Observó que en la actualidad existía una tendencia hacia la automatización en el transporte por carretera; en octubre de 2015, Alemania hacía pruebas con robots que conducían camiones y el Japón trabajaba en taxis sin conductor, lo que en el futuro complicaría la promoción del programa de trabajo decente. Al mismo tiempo, los gobiernos estaban introduciendo leyes antisindicales y reduciendo la protección laboral para proporcionar una fuerza de trabajo más «flexible», lo que contribuiría a la rentabilidad para los empleadores, mientras que el público sufriría las consecuencias del «robo de salarios» y de la pérdida de vidas en la carretera. La economía mundial no podría funcionar sin la industria del transporte y sus trabajadores. Propuso que para que su función fuese sostenible, era fundamental que el trabajo en el transporte por carretera fuese decente, y para ello había que asegurar que los empleadores económicos se hicieran cargo de su parte en el pago de salarios justos, la prestación de seguridad en el empleo, el trabajo seguro, la protección social, el respeto por los derechos básicos del trabajo y la igualdad de oportunidades y de trato.
28. Una participante trabajadora del Reino Unido señaló que las mujeres se enfrentaban a muchas dificultades para conseguir trabajo en el sector del transporte, un sector dominado por los hombres. Al mismo tiempo, tanto hombres como mujeres se veían obligados a

utilizar instalaciones que podían ser inseguras para ambos, lo que estaba convirtiéndose en una cuestión que era necesario abordar. Existía una falta de instalaciones de bienestar para los trabajadores móviles, en particular las mujeres, y un riesgo de violencia y de condiciones de insalubridad para los conductores de autobuses y de camiones cuando se tomaban un descanso o tenían necesidad de acudir al aseo, que también era una cuestión de seguridad general. Si los conductores se veían obligados a «aguantarse» o a posponer dichas pausas debido a las condiciones inadecuadas, inseguras o banalizadas de las instalaciones, podían acabar sufriendo problemas de salud graves o provocar accidentes.

- 29.** Un participante trabajador de Bélgica señaló que el problema de las falsas sociedades buzón que estaban emergiendo en algunos países de Europa Oriental era una técnica de dumping social utilizada por empresas con sede en países con costos más elevados, por la cual los conductores de camión (de Europa Oriental y países de fuera de la UE) trabajaban durante meses en países de Europa Occidental, con la mitad del salario de los conductores locales, y viviendo en sus camiones, durmiendo mal y poniendo en peligro la seguridad en la carretera. El cumplimiento de la directiva sobre matrices y filiales de la UE y las leyes nacionales sobre las sociedades buzón era insuficiente. Algunos conductores de Europa oriental no recibían la misma remuneración y algunas sociedades buzón contrataban a conductores de fuera de Europa que necesitaban un visado, ofreciéndoles un salario al final del contrato que, en ocasiones, transcurridos tres meses, no se les pagaba, era una modalidad de esclavitud moderna. Señaló que debían aplicarse el principio de «igualdad de remuneración por trabajo de igual valor» y un sistema de salarios mínimos como el de Alemania con objeto de poner fin al dumping social en el sector del transporte.
- 30.** El portavoz del Grupo de los Empleadores consideró que los tres Grupos estaban de acuerdo en términos generales sobre las causas que habían conducido a los cambios que estaban debatiéndose, algunos de cuales se subrayaban en el informe de la Reunión, como la globalización de las redes de ventas y las redes comerciales, el comercio electrónico, así como medios que habían facilitado el acceso a mercados de transportes en muchos países. Habían sido testigos de una intensificación de la competencia entre empresas por esas razones. La progresiva subcontratación de las actividades de transporte y la fragmentación del sector habían supuesto la disminución gradual de las empresas de transporte, y la prevalencia en algunos Estados de personas que trabajaban por cuenta propia. En algunas ocasiones, la evolución del mercado se había visto acompañada de la aparición de modalidades atípicas de empleo. No siempre quedaba claro qué tipos de empleo cumplían la legislación de cada Estado. La evolución en el sector del transporte había planteado algunos desafíos para la promoción del trabajo decente y el empleo productivo.
- 31.** El Grupo de los Empleadores no estaba totalmente de acuerdo con las declaraciones del Grupo de los Trabajadores, ya que consideraba que la segmentación y la fragmentación del mercado no conducían automáticamente a la ilegalidad, la informalidad, el deterioro de las condiciones de trabajo y los salarios más bajos. Tampoco podían estar totalmente de acuerdo con la idea de que la liberalización o facilitación de los mercados del transporte llevasen automáticamente a la aparición de modalidades ilegales de empleo. Existían cadenas y empresas de logística mundiales que no sólo cumplían con la legislación, sino que intentaban mejorar las condiciones de vida de sus trabajadores contratados directamente o subcontratados. Uno de los desafíos que planteaba la promoción del trabajo decente era la proliferación de relaciones de trabajo ambiguas. No obstante, era preciso distinguir entre relaciones de trabajo ambiguas fuera de los límites de la legislación aplicable (equivalente a competencia desleal) y los trabajadores por cuenta propia, que no estaban necesariamente desprotegidos o eran objeto de abusos, ni se les impedía llevar una vida digna.
- 32.** La infraestructura de los transportes era un tema que interesaba y preocupaba al Grupo de los Empleadores. La inversión en infraestructuras era necesaria para dignificar el trabajo de los trabajadores del sector de los transportes y hacer que se sintiesen orgullosos de su

trabajo. Su Grupo también mencionó las empresas ficticias y el dumping social en Europa, cuestiones complicadas que estaban siendo objeto de estudio y control. En España, el dumping social se producía entre los trabajadores de las distintas regiones, ya que el país tenía 51 convenios colectivos distintos. El dumping social estaba siendo investigado en Europa. Era preciso sancionar a aquellos que no respetasen la legislación de la UE. El Grupo de los Empleadores no podía hacer más que instar a la UE a velar por que los Estados Miembros cumplieren sus obligaciones. Dependía de cada Estado hacer lo mejor en dicho ámbito, y el diálogo social era el mejor modo de abordar el problema.

- 33.** El portavoz del Grupo Gubernamental observó que, por lo general, se observaba un aumento en el número de operadores y en el volumen del tráfico, mientras que en el mercado de transporte de pasajeros y de mercancías la tendencia era la opuesta, lo que tendía a crear una competencia feroz entre los operadores. También era preciso centrarse en las condiciones de la economía informal, donde la falta de conocimiento y de sensibilización hacia las cuestiones de salud — por parte de los empleadores y de los trabajadores — repercutía negativamente en las relaciones de trabajo. También había déficit de datos para valorar la magnitud de los problemas de SST en el sector informal del transporte por carretera en los países en desarrollo. Era preciso desarrollar una cultura de la seguridad en el sector. La inversión en instalaciones en el sector del transporte también debía mejorarse. Existía una falta de legislación favorable y la aplicación era escasa. En algunos puestos fronterizos — en particular en África — había problemas de congestión, que culminaban en largas horas de trabajo para los conductores de larga distancia, y afectaba negativamente a sus condiciones laborales. También estaba el vandalismo de los lugares de descanso, que impedía que muchos conductores de larga distancia encontrasen lugares adecuados para descansar por miedo a sufrir un ataque. Y la corrupción, que planteaba problemas graves en el control del cumplimiento de la ley. En algunos Estados Miembros de la región de la Comunidad del África Meridional para el Desarrollo, el número de controles de policía en las carreteras estaba añadiendo presión a los conductores para cumplir con los plazos, provocando un aumento del costo para las empresas. La infraestructura en algunos países dejaba mucho que desear, se prestaba poca atención a la mejora de la señalización de seguridad y se carecía de medios fiscales para reparar las carreteras, lo que podía llevar a un aumento de los accidentes de carretera. Los trabajadores migrantes planteaban desafíos y amenazas, ya que los operadores tendían a pensar que aceptaban cualquier trabajo con cualquier salario, y los empleadores se aprovechaban. Los trabajadores migrantes con pocas calificaciones también planteaban un problema en dicho contexto.
- 34.** El portavoz del Grupo de los Trabajadores observó que en Australia, el número de personas fallecidas o con lesiones profesionales en el sector del transporte era 15 veces superior al promedio nacional en otros sectores. Numerosos estudios realizados en todo el mundo abordaban la combinación de prácticas inseguras y la presión económica, y su impacto en las muertes y lesiones. Un informe de 2008 de la Comisión Nacional de Transportes de Australia abordaba los vínculos entre paga y seguridad y los efectos críticos de recurrir a modalidades atípicas de empleo, así como la falta de prestaciones obligatorias mínimas y el incumplimiento de los convenios de la OIT. Las condiciones económicas en la industria incidían considerablemente en el comportamiento de los conductores al volante. Era preciso ver más allá de la velocidad excesiva y tomar en consideración las causas subyacentes de dicho comportamiento. Existían estudios sobre las razones por las que los camioneros conducían demasiado rápido, que mostraban porqué la necesidad de ganar más iba en detrimento de la seguridad. Un informe de la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes también abordaba el modo en que la presión económica incidía directamente en la seguridad.
- 35.** Una participante trabajadora de la República de Corea se refirió al comentario del portavoz del Grupo Gubernamental sobre la «amenaza de los trabajadores migrantes». Señaló que la amenaza no la constituían los trabajadores migrantes, las amenazas las planteaban la

explotación de los migrantes o de los conductores que trabajaban entre fronteras y la no aplicación del principio de igualdad de remuneración por trabajo de igual valor. También hizo alusión al comentario del portavoz del Grupo de los Empleadores de que la existencia de propietarios-conductores, de trabajadores por cuenta propia o de trabajadores en relaciones de trabajo encubiertas o ambiguas, no llevaba necesariamente a la disminución de las protecciones y los derechos. De hecho, estos tipos de trabajadores se encontraban en situaciones muy vulnerables y corrían el riesgo de ver cómo se violaban sus derechos o incluso se les denegaban.

- 36.** Se refirió al ejemplo de la «plataforma Ji-ib» de la República de Corea que aparece en el recuadro 1.4 del informe. Cerca del 98 por ciento de la fuerza de trabajo del mercado de transporte de mercancías en Corea estaba compuesto por propietarios-conductores, que pagaban todos los gastos de sus vehículos, las reparaciones, los peajes y otros costos operativos. La mayoría de estos propietarios-conductores trabajaban a través de la plataforma Ji-ib. Cabía señalar que, con arreglo a dicho sistema, los conductores de los camiones debían pagar a las empresas de transporte por camión para obtener la matrícula de su vehículo, lo que otorgaba a las empresas la propiedad de los camiones, aunque fuesen los trabajadores los que pagaban por ellos. Así pues, los trabajadores estaban subordinados a la voluntad de las empresas de transporte por camión y los actores en lo alto de la cadena de suministro, mientras que no se reconocían sus derechos sindicales, les era imposible negociar para obtener mejores condiciones y no tenían un seguro de accidentes de trabajo. También se veían obligados a trabajar cuando estaban lesionados o enfermos (o no se les pagaba), puesto que se les consideraba trabajadores por cuenta propia.
- 37.** Mencionó los documentos de la OIT que establecían que todos los trabajadores, incluidos los que tenían una relación de trabajo encubierta, tenían derecho a la libertad sindical. La existencia de una relación de empleo normalizada no era un criterio para el ejercicio del derecho de libertad sindical. El Comité de Libertad Sindical de la OIT había recomendado repetidamente que estos trabajadores debían poder ejercer su derecho de libertad sindical y de negociación colectiva, pero varios gobiernos (incluida la Argentina y los Estados Unidos) no seguían estas recomendaciones. Confiaba en que el acuerdo al que llegarían al final de la Reunión reflejase la necesidad de abolir la creación de un sistema de desigualdad innecesaria. Las conclusiones deberían reflejar la necesidad de que los gobiernos cumplieren lo dispuesto en las normas de la OIT y las recomendaciones de su Comité de Libertad Sindical.
- 38.** Un participante trabajador de la Argentina señaló que, en su país, los operadores de transporte de la economía formal se habían visto debilitados por los operadores informales (y por algunas empresas en el margen de la ilegalidad), la externalización y la subcontratación, y observó que el transporte era el pilar principal de las economías mundiales. A su juicio, la Reunión había hecho algunos avances al respecto. El valor de la flota de transporte por carretera se estaba devaluando, lo que erosionaba el sector formal del transporte y las relaciones con los trabajadores sindicados. Dio a entender que las multinacionales estaban en la raíz del problema y que, con la política neoliberal de desregulación, los salarios y las tarifas se estaban recortando, las relaciones de trabajo se estaban debilitando y los trabajadores estaban sufriendo las consecuencias. Las autoridades públicas deberían abordar las causas subyacentes y dejar de centrarse en los efectos.
- 39.** Mencionó que su Gobierno había sido incapaz de negociar con los gigantes del petróleo sobre los costos del combustible, y no había conseguido detener la erosión constante de la situación de los trabajadores del sector del transporte por tierra (carretera y ferrocarril), mar y aire. Los tiempos de parada y los tiempos muertos eran problemas muy graves. Consideraba que el Gobierno de la Argentina no había aprovechado el crecimiento del sector del transporte, y que si bien el país se encontraba en posición de alimentar al mundo, no contaba con la infraestructura adecuada, lo que llevaba a puntos de estrangulamiento en

los subsectores del transporte aéreo, vial y portuario, y el Gobierno no estaba haciendo lo necesario para solventarlos. Recomendó que los ministerios de transporte, el sindicato de camioneros y los empleadores aunaran esfuerzos para velar por que el negocio del transporte de mercancías pudiese crecer de modo más equitativo. No obstante, señaló que los trabajadores tenían poco poder de negociación con las multinacionales. Sus empleadores no podían renovar las flotas, debían organizar mejor la logística y era preciso contar con una mejor infraestructura vial resultado de una inversión real y no de un pequeño desembolso por parte del Gobierno y los operadores de los peajes por carretera.

40. Subrayó que los trabajadores se veían obligados a sobrecargar sus vehículos para poder compensar la pérdida de ingresos, lo que significaba que la distancia de frenado para sus camiones debía ser considerablemente mayor: esta situación ponía la seguridad de los camioneros y a la empresa en peligro. Consideraba que el Estado no actuaba al respecto. Los Estados deberían prever sanciones a las empresas de transporte y de logística que operaban con exceso de carga y no mantenían adecuadamente sus camiones y realizarse revisiones anuales de los vehículos. También deberían prever una autorización especial para vehículos pesados de transporte de mercancías en un mundo globalizado. Los conductores pagaban multas por infracciones de tráfico y demás, pero debería existir un sistema de multas y otras sanciones que penalizase a los empleadores por las infracciones de la legislación del trabajo y de las leyes de seguridad vial, la legislación fiscal y otras leyes del sector del transporte.
41. El portavoz del Grupo de los Empleadores señaló que el orador anterior había expuesto cuestiones en los márgenes del sistema legal, y que la Reunión debía distinguir entre acciones legales, ilegales e ilícitas. El orador reiteró que la fragmentación del sector no conllevaba automáticamente prácticas ilegales. Podía muy bien existir una mayor competencia entre los servicios, tal vez las tarifas habían disminuido, pero ello no significaba que el mercado del transporte se hubiese convertido en una selva en la que no se aplicaban las reglas. Dijo que los participantes habían compartido experiencias de prácticas laborales que habían afectado negativamente a los derechos, y que siempre estaría a favor de luchar contra dichas prácticas. La situación no era inevitablemente negativa y las cosas podían cambiar. Sabía de muchos casos de grandes flotas de empresas de logística que cumplían con todas las reglas, cumplían todos los controles de riesgos profesionales y prevención, pagaban sus impuestos, proporcionaban seguridad social y colaboraban con propietarios-operadores y pequeñas empresas en sus cadenas de suministro. Quería destacar la importancia que el Grupo de los Empleadores concedía a esta cuestión.
42. El portavoz del Grupo Gubernamental insistió en la postura de su Grupo, consideraba que algunos operadores explotaban a los trabajadores migrantes, que a menudo contaban con pocas calificaciones y estaban dispuestos a aceptar cualquier trabajo a cualquier costo. Esto no significaba que el problema fuesen los trabajadores migrantes, que deberían contar con las mismas condiciones de trabajo que los trabajadores locales, y no ser objeto de abusos.

1.3.2. Segundo punto para la discusión

¿Cuáles son 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?

43. El portavoz del Grupo de los Trabajadores señaló que la seguridad y la salud en el lugar de trabajo era una cuestión que revestía especial importancia para todos los trabajadores. Los trabajadores del transporte por carretera solían enfrentarse a mayores riesgos ocupacionales que otros trabajadores. Como se indicaba en el informe de la Oficina, en Australia, la UE y

los Estados Unidos, se estimaba que los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo causaban entre una cuarta y una tercera parte de todas las muertes en el ámbito profesional. El informe también señalaba que, en 2008, 327 479 personas de diez países, sufrieron lesiones profesionales en el curso de actividades de transporte, almacenamiento y comunicaciones, de las cuales 2 034 fueron mortales. Insistió en el número considerable de problemas relacionados con la seguridad y la salud en el trabajo en el sector, y la variedad de peligros relacionados con la actividad laboral a los que estaban expuestos los trabajadores del sector del transporte, como los gases nocivos, el ruido, el estrés y la falta de diseño ergonómico de las cabinas.

- 44.** Centrándose en tres cuestiones apremiantes relacionadas con la salud y la seguridad, señaló que todos los actores en la cadena de suministro deberían tomar medidas para abordar las causas subyacentes. En primer lugar, el número excesivo de horas de trabajo y los períodos insuficientes de descanso, que provocaban cansancio y problemas de salud entre los conductores, y eran problemas endémicos tanto en el sector del transporte por carretera como de pasajeros. Debido al recorte en los gastos para seguir siendo competitivos y satisfacer las demandas económicas de los clientes, las condiciones laborales y salariales de los conductores de camión eran cada vez peores. La desreglamentación del servicio de autobuses había apretado los horarios de servicio, dejando menos tiempo para los descansos. En muchos países, la competencia no reglamentada habían empeorado las condiciones de trabajo de los taxistas. Las horas de trabajo irregulares y antisociales y las jornadas partidas afectaban a los trabajadores no móviles del sector del transporte por carretera, como el personal administrativo, los trabajadores de los almacenes y los de los centros de distribución. Los gobiernos, los empleadores y los trabajadores y sus organizaciones estaban tomando medidas para combatir la fatiga y regular las horas de trabajo. La legislación, un mayor control del cumplimiento, las nuevas tecnologías, la mejora de la red vial y la mejora de las áreas de descanso, las instalaciones y los trámites administrativos en las fronteras y los convenios colectivos en el lugar de trabajo eran ejemplos de las medidas que se habían introducido para lograr una limitación aceptable de las horas de trabajo de los conductores y que promovían el interés del público en general al contribuir a una mejora de la seguridad vial. Apoyaba estas medidas, pero señaló que era necesario hacer más para abordar las causas subyacentes, ya que los trabajadores seguían sintiéndose vulnerables. La mejora real de la productividad y de la eficiencia sólo se lograría cuando los trabajadores pudiesen expresarse sin miedo a represalias y formar parte de la solución. Los trabajadores deberían poder unirse a un sindicato o constituir uno, y los propietarios-conductores deberían tener derecho a negociar colectivamente y establecer unas normas mínimas para empezar a abordar el desequilibrio de poder.
- 45.** Mencionó la presión que sufrían los conductores australianos y sus condiciones de trabajo, resultado de los sistemas de pago de incentivos y de las tarifas establecidas por grandes empresas en lo alto de la cadena de suministro. Debido a prácticas de este tipo, los buenos empleadores tenían dificultades para competir y promover el bienestar entre sus trabajadores. El Sindicato del Transporte de Australia luchaba por «tarifas seguras» ya que la legislación existente sobre salud y seguridad en el trabajo no impedía la existencia de distintos sistemas de pago. En 2012 se aprobó una ley histórica que establecía el mecanismo legal para permitir al tribunal investigar sectores y determinar el impacto que los sistemas de pago tenían en los resultados relacionados con la seguridad para el transporte por carretera. Presentó una diapositiva basada en material preparado por la Comisión Nacional de Transporte para demostrar el modo en que ciertos factores llevaban a prácticas inseguras en la industria del transporte por carretera, provocando accidentes de tráfico. En la República de Corea, 1 200 personas morían cada año en accidentes de tráfico de camiones, y el 38 por ciento de los mismos estaba causado por el exceso de carga de los vehículos. La Federación Coreana del Sector Público y el Sindicato del Transporte llevaban luchando por un sistema de tarifas seguras conocido en el país como «tarifas normalizadas» desde 2009, pero la ley correspondiente no había sido aprobada. Señaló que la situación en Europa era de esclavitud moderna, afirmación que ilustró con varios casos

de los que había informado la ETF y un estudio de investigación de la Universidad de Lund, apoyado por el Sindicato del Transporte de Suecia. En los Estados Unidos, cientos de empresas de autobuses interurbanos no sindicados pagaban a sus conductores salarios bajos, por lo que a menudo tenían otro empleo para poder llegar a fin de mes.

46. En segundo lugar, estaba el acceso de los trabajadores a cuartos de baño y aseos. La falta de las instalaciones correspondientes rebajaba la dignidad del trabajador en el lugar de trabajo y podía causar multitud de problemas de salud. Se refirió a un estudio que señalaba que un número considerable de conductores de autobús de Tailandia atrapados cada día en el tráfico durante horas, sin pausas para ir al aseo, se veían obligados a utilizar pañales para adultos. La disponibilidad de aseos adecuados y suficientes para los conductores — hombres y mujeres — en lugares de trabajo fijos, pero también en la carretera, revestía una importancia fundamental.
47. En tercer lugar se encontraba la violencia en el trabajo. Los trabajadores del sector del transporte eran vulnerables a la violencia física y no física, que se producía cuando las personas reaccionaban ante la reducción de los servicios y de la calidad de los mismos; cuando los trabajadores se enfrentaban al estrés del empleo inseguro y cuando se veían obligados a competir por pasajeros y rutas, y cuando los empleadores y las autoridades explotaban a los trabajadores en lugar de promover sus intereses. Subrayó la importancia de apoyar el derecho básico de los trabajadores del transporte y de los pasajeros a trabajar y a viajar en seguridad, libres de ataques o amenazas de ataque u otros comportamientos que pusiesen en peligro su seguridad. Estaba de acuerdo con las medidas propuestas en el informe de la Oficina para abordar la cuestión de la violencia, que incluían tecnología, política y control del cumplimiento, y mencionó que las mejores prácticas incluirán la participación de trabajadores, empleadores, clientes y gobiernos.
48. Una participante trabajadora de la India habló sobre la difícil situación a que se enfrentaban las conductoras en su país, soportando condiciones de trabajo difíciles, incluidos actos de violencia en el lugar de trabajo, en particular en las zonas rurales. Las conductoras de autobús embarazadas a menudo sufrían abortos espontáneos debido a las malas condiciones de las carreteras rurales, así como al tipo de trabajo, que las obligaba a moverse por el autobús para cobrar los billetes. La falta de acceso a aseos afectaba negativamente a su consumo de agua y a su capacidad para cuidar su salud, en particular en relación con su higiene menstrual. Concluyó subrayando la importancia de prestar especial atención a la violencia en el lugar de trabajo y a las cuestiones ocupacionales relacionadas con la seguridad y la salud.
49. Un participante trabajador de Colombia señaló a la atención la aplicación de sistemas masivos de transporte integrados y estratégicos que prevalecían en América Central y América del Sur. Estos sistemas estaban desplazando a los pequeños propietarios-conductores, que se enfrentaban a una violación sistemática de sus derechos, y provocaban numerosos problemas en el sector, incluida la segmentación del día de trabajo y los turnos partidos. Muchos conductores se veían obligados a trabajar largas horas con el consiguiente riesgo de fatiga. La situación se asemejaba a la esclavitud en el trabajo y planteaba muchos problemas salariales con los empleadores, que cada vez más recurrían a la subcontratación. En Bogotá, por ejemplo, los conductores también sufrían ataques violentos e insultos. La mala planificación de los responsables de organizar el transporte agravaba el problema. Los trabajadores del transporte por carretera deberían disfrutar de los mismos derechos que otros miembros sindicales, e instó a los empleadores a sancionar las malas prácticas laborales que llevaban a empleos precarios y no a trabajos decentes.
50. El portavoz del Grupo de los Empleadores señaló que la cuestión más importante para su Grupo era la elevada tasa de accidentes de carretera. Las cuestiones relacionadas con la SST guardaban relación con el interés económico en juego y con la imagen de la industria, y destacó que la promoción de la SST para los profesionales del transporte por carretera y

el tratamiento del problema de los accidentes de carretera deberían abordarse conjuntamente de manera integral. A este respecto, se propuso la creación de una gran plataforma para el diálogo social donde los interlocutores sociales y los gobiernos pudiesen abordar los numerosos factores que afectaban a la SST de los trabajadores del transporte por carretera. El diálogo social debería entablarse a nivel institucional, pero también, según procediese, a nivel regional e internacional, e incluir análisis de los riesgos profesionales, hábitos de salud que incidían en la SST, y estudios para ayudar a proporcionar recomendaciones sobre el número máximo de horas de conducción y los períodos de descanso. Las organizaciones de empleadores representaban a empresas que trataban de cumplir los requisitos y estaban dispuestas a asegurar la SST para sus empleadores. Sólo si las reglas estaban claras para todos podría practicarse una competencia equitativa entre las empresas. Señaló que las condiciones descritas antes por los representantes sindicales no podían considerarse factores comunes. España había registrado una disminución drástica del número de accidentes de tráfico. Un estudio reciente sobre las causas de los accidentes de camión en Europa, elaborado por la IRU y la Comisión Europea, reveló que la mayoría de los accidentes en los que estaban implicados conductores profesionales estaban provocados por otros conductores, no profesionales. Si bien estaba de acuerdo en que el estrés y el incumplimiento de las leyes no tenían un efecto positivo en los conductores, señaló que la competencia y el estrés no podían considerarse causas importantes de accidente.

- 51.** El Grupo de los Empleadores también consideraba la violencia como uno de los problemas más apremiantes de SST en el sector, incluidos los casos de robo y hurto de efectos personales de los trabajadores, la falta de pausas de descanso adecuadas y la falta de privacidad para descansar. Para abordar muchos de estos problemas, era preciso una importante inversión en la infraestructura necesaria. Los conductores que efectuaban largos recorridos por carretera a menudo encontraban difícil conciliar su trabajo y su vida familiar debido a los horarios irregulares y las jornadas de trabajo partidas, habituales en la prestación de servicios de transporte, que repercutían negativamente en su equilibrio laboral-familiar.
- 52.** Observó que los trabajadores del transporte por carretera se enfrentaban a considerables riesgos en materia de SST. Por ejemplo, el 85 por ciento de los accidentes en los que estaban implicados conductores profesionales se debían a distracciones provocadas por el cansancio. Además, el informe de la Oficina indicaba varios trastornos relacionados con el trabajo, como los trastornos renales, la privación de sueño y la apnea del sueño, el estilo de vida sedentario y la obesidad, y destacó la importancia de prevenir dichos desórdenes a través de revisiones médicas periódicas. Otra cuestión apremiante en el sector del transporte por carretera guardaba relación con los trabajadores por cuenta propia, que no invertían lo suficiente, ni con la regularidad necesaria, en las cabinas de sus vehículos.
- 53.** Los empleadores consideraban que una cuestión clave que afectaba a la SST era la formación, ya que la prestación de formación mejoraba las competencias, aumentaba la sensibilización hacia los posibles riesgos y, por consiguiente, contribuía a disminuir la tasa de accidentes. Las certificaciones de las competencias profesionales se consideraba un buen instrumento de formación puesto que podían asegurar unos resultados mejores. Los procesos de certificación podían revestir gran importancia, en especial para las PYME, donde a menudo se observaba falta de formación.
- 54.** Consideraba que la existencia de relaciones de trabajo ambiguas o el trabajo ilegal provocaba una competencia desleal entre las empresas y repercutía negativamente en las condiciones de trabajo, en particular en la SST. Los trabajadores con relaciones de trabajo ambiguas o los trabajadores informales del sector podían encontrarse en situaciones particularmente vulnerables, ya que podían carecer de acceso a mecanismos de protección y contar con niveles de ingresos bajos. El Gobierno debería desempeñar un papel fundamental en la erradicación de todas las modalidades de trabajo ilegal en el sector del

transporte por carretera. Concluyó diciendo que las trabajadoras del sector del transporte se enfrentaban a problemas específicos que era preciso abordar con especial atención; la Reunión podría proponer la preparación de un código social para el sector del transporte por carretera.

- 55.** Un participante empleador de Australia observó que existían muchas leyes y reglamentos que abordaban la seguridad de los trabajadores del transporte por carretera. Era el incumplimiento de dichas leyes y reglamentos lo que solía causar los problemas de SST. Además, nuevas tecnologías, como la tecnología europea de la caja negra, podrían pasar a ser obligatorias en los vehículos en todo el mundo. Este asunto podría abordarse en conferencias tripartitas y promoverlo la OIT.
- 56.** Un representante de la IRU señaló que las reglas sobre el acceso a la profesión también deberían aplicarse a las empresas intermediarias, como los transitarios, que también deberían asumir responsabilidades. Los gobiernos también deberían invertir en infraestructuras adecuadas e instalaciones de descanso.
- 57.** Un participante empleador de Bélgica explicó que la mayoría de los taxistas eran migrantes y, como tales, se enfrentaban a problemas particulares en su trabajo y en relación con cuestiones de SST. Así, por ejemplo, su conocimiento limitado del idioma a menudo provocaba problemas de inseguridad física. Además, muchos taxistas trabajaban en el sector informal del transporte por carretera. Instó a los gobiernos a mejorar la situación y las condiciones de trabajo de estos trabajadores, facilitar su transición al sector formal del transporte por carretera, y proporcionar formación adecuada, incluidos cursos de idiomas.
- 58.** El portavoz del Grupo Gubernamental aludió a numerosas cuestiones y puntos planteados por su Grupo. Los migrantes y los refugiados que trabajaban en la industria tenían problemas específicos ya que algunos tenían dificultades para hablar el idioma local. Era preciso destinar más esfuerzos a abordar la migración y el trabajo en la economía informal, incluida la formación en idiomas y cursos de SST dirigidos a migrantes, las condiciones de trabajo, la vivienda, la protección social y de salud, y la atención de salud. La violencia entre trabajadores y clientes también se había planteado. Era importante que las nuevas tecnologías no fueran demasiado sofisticadas para que las entendiesen los conductores, y era preciso abordar la cuestión ética de la supervisión de los conductores. Los reglamentos formulados en consulta con todas las partes interesadas del sector del transporte en Mauricio en 2015 para promover mejoras en la seguridad de los vehículos, cinturones de seguridad, formación, inspecciones y medidas para resolver los problemas detectados se presentaron como ejemplos de soluciones potenciales a cuestiones planteadas en la Reunión. También señaló la cuestión de la falta de control del cumplimiento, las largas cadenas de suministro, así como la armonización en el intercambio de información sobre temas relacionados con la seguridad en la carretera. Se plantearon las cuestiones del compromiso del empleador y de las políticas de inspección de los vehículos, al igual que las revisiones médicas y el tiempo libre para poder hacérselas. Camerún se mencionó como ejemplo de país que ofrecía revisiones médicas anuales a los conductores de camión. Otras cuestiones incluían formación en primeros auxilios para los conductores, la comprobación de que las medidas podían aplicarse a las pequeñas y medianas empresas, y los problemas relacionados con los mototaxis que trabajaban como propietarios-operadores sin tener en cuenta medidas que consideraban inaplicables. En el Congo, se alentaba a los vendedores de motos a vender cada motocicleta con un casco, como un paquete, se consideraba que era un buen modo de promover la utilización del casco. El Grupo Gubernamental también observó que la legislación era lenta en proporcionar respuestas a los nuevos desafíos, así como en relación con las estrategias para los comportamientos cambiantes, como las que abordaban el consumo de drogas o de bebidas energéticas por los conductores para cumplir con las exigencias de su trabajo. Se habían planteado cuestiones relacionadas con la concesión de permisos de conducir, la edad mínima de los conductores en los distintos países y los códigos de conducta incluidos en la concesión de permisos. Por último, la

seguridad de las zonas de descanso de los conductores era una cuestión que revestía especial importancia.

- 59.** El representante del Gobierno de la Federación de Rusia propuso que la Reunión debatiese la lista de enfermedades profesionales que afectaban a los trabajadores del sector del transporte. Un reciente congreso internacional celebrado en su país, al que asistió la Oficina y la OMS, situó los problemas de próstata y hemorroides en tercer lugar, después del estrés y los problemas músculo-esqueléticos, entre los conductores de camión.
- 60.** El representante del Gobierno de Côte d'Ivoire se refirió a la sensibilización respecto de los accidentes evitables, ya que el 90 por ciento de los accidentes se debían a errores humanos y el 84 por ciento de los vehículos en los países en desarrollo tenía demasiados años. Los empleadores también eran responsables de asegurar que las inspecciones se llevaban a cabo.
- 61.** El representante del Gobierno del Congo consideraba que se hubiera tenido que invitar a representantes de las fuerzas del orden, ya que la policía aseguraba la protección física de los conductores.
- 62.** La representante del Gobierno de Bélgica observó que, en Europa, los gobiernos estaban recortando los presupuestos y reduciendo los servicios de inspección y sus dotaciones de personal a tiempo completo, lo que hacía que el control del cumplimiento resultase aún más difícil. Las complejas cadenas de suministro también contribuían a complicar la cuestión.
- 63.** El representante del Gobierno de Portugal planteó la cuestión de los trabajadores por cuenta propia e independientes que, a menudo, se enfrentaban a problemas de explotación y no contaban con el mismo nivel de protección que otros trabajadores. La globalización afectaba a la legislación sobre protección de los trabajadores en el transporte por carretera, y era preciso encontrar soluciones comunes a todos los países.
- 64.** El portavoz del Grupo de los Trabajadores subrayó la importancia de debatir una amplia gama de medidas más que soluciones únicas a los problemas planteados. Cuestiones como la seguridad, las iniciativas sobre obligaciones contractuales, la búsqueda del equilibrio en la utilización de la tecnología, respetando la privacidad, el control del cumplimiento de la ley, la formación, cuestiones relacionadas con la salud y la cuestión fundamental de las largas cadenas de suministro, todas ellas debían tomar en consideración tanto los incidentes como sus causas. Citó dos informes que vinculaban el comportamiento inseguro de los conductores con las malas condiciones salariales, uno de los cuales había concluido que el abordar las causas de fatiga del conductor debería reflejarse en una reducción del uso de estimulantes.
- 65.** Un participante trabajador de los Estados Unidos observó que una de las razones fundamentales que había generado el fenómeno de las ERTs, junto a algunas de las peores condiciones del sector, eran las condiciones que ya existían en la industria. Las prácticas de tarifas elevadas de arrendamiento en el sector del taxi y de cobrar por partida doble para cubrir los costos sociales habían sido habituales durante dos decenios. Estas condiciones habían favorecido la aparición de servicios de las ERTs. Si bien los trabajadores buscaban una solución al comportamiento desregulado y arriesgado actual, no deberían volver a las condiciones que habían favorecido la aparición de las ERTs. Observó que estas empresas habían promovido un cambio hacia el trabajo a tiempo parcial. Según los datos de una empresa de red de transporte, el 75 por ciento de los más de 150 000 conductores trabajaba menos de veinte horas a la semana, y se veían obligados a complementar sus ingresos con otros trabajos.

-
- 66.** Un participante trabajador de los Países Bajos señaló que la seguridad vial en el sector del transporte en Europa implicaba a un grupo de empresas y de trabajadores principalmente organizados en sindicatos, que conocían sus derechos y cómo reclamarlos, y a un segundo grupo de trabajadores y principalmente empresas ficticias que operaban en Estados distintos a los de su domicilio. Señaló que en la UE, el control del cumplimiento de la ley en el sector del transporte no era una prioridad importante, y los presupuestos y el personal asignado para ejecutarlo era insuficiente. Los sindicatos no tenían estadísticas sobre los abusos de la legislación y las consecuencias en la seguridad vial. Para incluir el tema en los programas, los sindicatos debían actuar como autoridades encargadas de hacer cumplir la ley y hacer saber a los Estados que los trabajadores tenían derechos. Describió el ejemplo de un conductor con residencia o nacionalidad de fuera de la UE que cocinaba en su remolque, que contenía mercancía inflamable, y de un sindicato que había intervenido cuando se enteró de la explotación laboral de diez conductores serbios, denunciando seguidamente a una empresa holandesa por dicha explotación. Muchos conductores de Estados miembros nuevos de la UE se habían visto obligados a conducir y a sobrevivir en las carreteras europeas, lejos de sus hogares. Los empleadores habían señalado que querían acabar con los abusos, pero que sólo lo conseguirían si las instituciones europeas actuaban y la OIT apoyaba sus esfuerzos.
- 67.** Un participante trabajador de Francia dijo que, en relación con el cumplimiento, Europa contaba probablemente con uno de los mejores cuerpos de disposiciones en cuanto a horarios de trabajo y reglamentación en el sector del transporte; no obstante, se había registrado una notable disminución del número de inspecciones. Citó un informe sobre la aplicación del reglamento (CE) núm. 561/2006 que registró una disminución del 75 por ciento en el número de servicios de inspección que comprobaban las horas de trabajo. En Francia existían ejemplos de incumplimiento del reglamento, y se refirió a un conductor que condujo más de 2 000 kilómetros sin que se le hiciera ningún control. Apuntó al elevado número de accidentes entre los conductores de autocar que, según estudios al respecto, se habían producido en el Canadá, Dinamarca, Suecia y Taiwan (China). Desde 1976, se sabía que los conductores de autobús corrían más riesgo de sufrir de tensión alta, ya que a menudo tenían que trabajar hasta diez horas al día. Citó un estudio de los Estados Unidos sobre la obesidad entre los conductores de transportes. Las condiciones habían mejorado considerablemente, y en muchos países la edad de jubilación se había ampliado. No resultaba sorprendente que los conductores recurriesen a los estimulantes cuando tenían que trabajar diez u once horas al día. Las mismas reglas podían aplicarse a los empleados y a los trabajadores por cuenta propia para evitar el recurso a falsos trabajadores independientes.
- 68.** Otro participante trabajador de los Estados Unidos señaló que, en su país, las semanas de setenta horas eran habituales entre los trabajadores del transporte. Añadió que las largas horas de trabajo y las deficientes opciones de alimentación en las carreteras provocaban a menudo obesidad y morbilidad, así como trastornos cardiovasculares o diabetes.
- 69.** El portavoz del Grupo de los Empleadores era optimista en relación con las tasas de accidentes y las cuestiones relacionadas con la salud, consideraba que todos los grupos estaban de acuerdo en buscar una solución para redoblar los esfuerzos destinados a mejorar las condiciones de trabajo, la infraestructura y las inspecciones del trabajo. Los tres mandantes habían hecho hincapié en la importancia que revestían la formación, el mantenimiento y la sustitución de los vehículos, la infraestructura, la atención de la salud y las revisiones médicas. Los empleadores consideraban que podía establecerse un código social para el sector a través del diálogo social.
- 70.** Un representante de la IRU consideraba que había dos cuestiones específicas que los grupos podían mejorar a través de la acción conjunta. La primera era la formación, y destacó los módulos de formación de la OIT que estaban disponibles en todo el mundo, incluido un proyecto recién finalizado sobre formación disponible en servicios móviles. La

segunda cuestión era la renovación de las flotas, algo que preocupaba en gran medida a los colegas africanos. Las partes interesadas podían lanzar iniciativas y modelos para regiones que necesitaban renovar sus flotas.

71. Otro representante de la IRU señaló que se avecinaba un déficit de conductores, y mencionó el ejemplo de Alemania, que tenía un déficit de 25 000 conductores. No servía de nada describir el trabajo en el sector como esclavitud moderna, habida cuenta de los problemas de contratación y conservación que se registraban en Europa. Señaló que algunas informaciones que habían presentado los representantes de los sindicatos no reflejaban la realidad de la UE.
72. El representante del Gobierno del Brasil dijo que valoraba positivamente los apartados del informe que abordaban las ERTs. Insistió en la importancia del informe para la discusión del párrafo 73 sobre los sistemas de transporte rápido por autobús (BRT), y señaló que su Gobierno seguía ambas cuestiones muy de cerca.

1.3.3. Tercer punto para la discusión

¿Qué soluciones 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?

73. El portavoz del Grupo de los Empleadores deseaba estudiar soluciones para velar por las oportunidades y las condiciones de trabajo decente de los trabajadores del transporte en las que había consenso en la Reunión. En primer lugar, un instrumento que promovía el trabajo decente en el sector era el diálogo social, a nivel internacional, regional, nacional y empresarial. Podía abordar todas las cuestiones debatidas previamente que afectaban a las condiciones de trabajo y la salud de los conductores. La responsabilidad de hacer frente a las ineficiencias no era sólo de los empleadores, los trabajadores o los gobiernos. Era necesario que la responsabilidad fuese compartida. Para el Grupo de los Empleadores, el mejor instrumento disponible era el diálogo social.
74. En segundo lugar, era necesario mejorar la infraestructura vial, tanto en cuanto al mantenimiento como en cuanto a la seguridad y la modernidad (incluida la iluminación y las zonas de descanso y de servicios). Un aumento cuantitativo y cualitativo de las zonas de descanso y de servicios en las carreteras para los conductores profesionales aportaría claras ventajas en cuanto a seguridad (robos, violencia, hurtos), salud, necesidades físicas de los trabajadores (dormir, lavarse, etc.) que redundarían en beneficio de todos los profesionales de la carretera. Los recientes acontecimientos acaecidos en algunas fronteras también constituían un problema. Todas las partes deberían esforzarse para mejorar las medidas de control y el control de los visados con objeto de facilitar el paso por las fronteras.
75. En tercer lugar, la conciliación de la vida laboral y familiar era una cuestión que los empleadores tenían muy presente, en particular en los casos de transportes internacionales de larga distancia. En la medida de lo posible, los conductores por carretera que realizasen trayectos internacionales deberían tener la posibilidad de tomarse, cada semana, tiempo de descanso en sus hogares.
76. En cuarto lugar, la cuestión de la formación también era fundamental, puesto que repercutía directamente en las condiciones de trabajo y la seguridad de los conductores profesionales. Sería muy importante instaurar programas de formación (obligatorios, periódicos y tan amplios como fuese necesario). Éstos podrían incluir cuestiones relacionadas con los riesgos que conllevaba la conducción, la carga o descarga, y el

cumplimiento de los reglamentos sectoriales. Llevar una vida sana era una cuestión importante que debía abordarse en la formación, y que podría incluirse en el diálogo social.

77. En quinto lugar, sería bueno contar con un nivel mínimo de competencias para poder acceder a la profesión. No debería bastar con un permiso de trabajo y un permiso de conducir. Un conductor profesional debería estar mejor calificado y capacitado para desempeñar su trabajo con seguridad, y velar por que no repercuta negativamente en su salud. Conferiría dignidad al sector y lo haría más atractivo para los jóvenes.
78. Reiteró que el Grupo de los Empleadores apoyaba la propuesta de promover el acceso de los trabajadores del transporte por carretera a revisiones periódicas de salud, lo que permitiría evaluar cómo afectaban las condiciones de trabajo a la salud de los conductores y si éstos disfrutaban de la salud necesaria para seguir trabajando. En el informe de la Oficina y en la discusión anterior se había hecho referencia a la existencia de determinadas patologías o enfermedades que se daban con más frecuencia entre los conductores profesionales. Algunos conductores no deseaban someterse a revisiones médicas, pero al igual que para los pilotos de avión, debería ser obligatorio para todos los conductores.
79. Sugirió que se promoviesen los controles de consumo de drogas y alcohol de conformidad con los reglamentos. El Grupo de los Empleadores instó a adoptar políticas de tolerancia cero en el consumo de drogas y alcohol por los conductores mientras trabajaban. Las revisiones médicas periódicas y los controles de consumo de drogas y alcohol siempre deberían llevarse a cabo sin agresividad y de manera confidencial. Los empleadores no tenían derecho a conocer el estado de salud de los trabajadores, pero necesitaban saber si podían desempeñar su trabajo.
80. Observó que algunos participantes habían mencionado que en algunos países los vehículos tenían demasiados años para el transporte comercial. Una mejora de los vehículos y los equipos para uso comercial tendría ventajas claras en cuanto a la seguridad y salud de los trabajadores. Habría que invertir más en ello. Así, por ejemplo, se habían lanzado campañas para promover y subvencionar la renovación de las flotas. La respuesta a esta iniciativa había sido positiva. Era frecuente que las vibraciones en el vehículo incidieran en la salud de los conductores y de los pasajeros.
81. Para los empleadores, otra cuestión importante era la responsabilidad de todos los actores a lo largo de la cadena de suministro, que podían desempeñar un papel fundamental en los servicios de transporte, incluidos los agentes y los intermediarios de la cadena de suministro que no eran directamente responsables pero estaban implicados.
82. Concluyó su intervención mencionando que la inspección del trabajo estaba en manos de los gobiernos. Los gobiernos habían señalado puntos débiles que repercutían negativamente en los trabajadores y en los empleadores. Deberían desplegarse más esfuerzos para perseguir las violaciones de la legislación laboral y erradicar las distorsiones del mercado. Estas perjudicaban claramente a los trabajadores implicados directamente. Las modalidades de empleo irregular, encubierto e informal rebajaban la calidad y el cumplimiento de la normativa, y no contribuían a la sociedad desde el punto de vista fiscal, por lo que afectaban a todos.
83. El portavoz del Grupo de los Trabajadores declaró que se trataba de un día histórico, porque el Grupo de los 7 se acababa de comprometer a movilizar esfuerzos conjuntos para promover los derechos laborales, las condiciones de trabajo decente y la protección del medio ambiente en las cadenas mundiales de suministro. Los ministros habían acordado una serie de medidas, que comprendían la creación del «Fondo visión cero» de múltiples donantes en los países productores. El Fondo apoyaría el diálogo social y la aplicación de las normas de la OIT en materia de SST, así como el respeto de los principios y derechos fundamentales en el trabajo en las cadenas mundiales de suministro.

-
- 84.** El Grupo de los Trabajadores no quería limitarse a buscar puntos en común. En el 90 por ciento de las cuestiones, habría consenso. Sus ejemplos incluían la importancia del diálogo social y sectorial, la responsabilidad compartida y la rendición de cuentas en las cadenas mundiales de suministro, el equilibrio entre la vida laboral y la vida familiar, infraestructuras, formación y asistencia médica. Respecto a los puntos en común, se refirió a los controles de consumo de drogas y alcohol realizados de manera adecuada, y a la cuestión de la inspección y el cumplimiento. Aguardaba con interés la formulación de las conclusiones, que incluirían cuestiones como la calidad del empleo, salarios justos, trabajo seguro e igualdad de oportunidades, entre otras cosas. El aumento de la participación de las mujeres en el sector del transporte por carreta sería importante para lograr la igualdad. El Programa de Trabajo Decente, con sus cuatro objetivos estratégicos, ofrecía un marco integral: promover el empleo, garantizar los derechos en el trabajo, ampliar la protección social y promover el diálogo social. Además de las medidas necesarias para dar curso a los objetivos clave de salud y seguridad, deberían también aplicarse medidas para abordar la raíz de estos problemas. Este enfoque más coherente permitiría obtener trabajos decentes en la industria, así como la sustentabilidad de la misma.
- 85.** Expuso claramente ante la Reunión cuatro ámbitos de mejora que revestían una importancia fundamental para los trabajadores: el ejercicio de la responsabilidad en la cadena de suministro, el cierre de la brecha entre empleo formal e informal, el establecimiento de la igualdad de condiciones, y la promoción de la libertad sindical y de asociación y la negociación colectiva.
- 86.** En primer lugar, respecto de la cuestión de la responsabilidad en la cadena de suministro, el Grupo de los 7 tenía razón. Se refirió al modelo de tarifas seguras que requería el rendimiento de cuentas al empleador económico en lo alto de la cadena de suministro. Los estudios del profesor Belzer habían revelado que, en algunos casos, un 10 por ciento de aumento en los salarios reducía la probabilidad de accidentes en un 18 por ciento. En el 2005, el asistente del juez forense de la provincia de Nueva Gales del Sur había declarado que los salarios bajos por kilómetro recorrido siempre constituirían un incentivo para conducir más, puesto que el objetivo era ganar un salario decente. Una encuesta realizada por Safe Work Australia en 2015 en el sector de transporte del país reveló que el 20 por ciento de los empleadores habían incumplido las reglas sobre seguridad. El Sindicato del Transporte de Australia quería que los minoristas firmasen una carta de tarifas seguras para las cadenas de suministro; uno de los principales minoristas no poseía ningún camión pero dirigía 2 millones de movimientos de transporte en camión. En 1999, 2005 y 2014 conflictos laborales en el sector del transporte en el Canadá relacionados con cuestiones como el derecho a la seguridad habían resultado en reformas. Las juntas de las múltiples partes interesadas podían actualizar los derechos. Al ser contratistas independientes que no estaban incluidos en el ámbito de aplicación de los reglamentos, los conductores portuarios en los Estados Unidos se habían organizado para luchar por un salario de subsistencia y unas condiciones de trabajo dignas. Existían otros ejemplos de diálogo social.
- 87.** En segundo lugar, en relación con el cierre de la brecha entre el empleo formal e informal, debería presentarse una agenda alternativa que proporcionase protección a todos los trabajadores. Era preciso prever enfoques coordinados. Como se subrayaba en el informe, se había producido una proliferación de sistemas de BRT. Se había promovido para competir con los coches privados. A pesar de abarcar el trabajo formal, estas cuestiones versaban sobre la calidad del empleo. La formalización debería apoyar a los trabajadores y promover las prácticas seguras. El diálogo social debería entablarse desde el inicio de los programas de BRT. Por consiguiente, sería importante aumentar el poder de negociación de los trabajadores con empleos atípicos. Los trabajadores temporales y los trabajadores precarios deberían tener la misma unidad de negociación que los sindicatos de trabajadores del transporte regulares. En Uganda, las asociaciones de trabajadores informales tenían éxito y estaban desarrollando su capacidad. La representación de las mujeres en los sindicatos había aumentado.

-
- 88.** En tercer lugar, respecto a la promoción de la igualdad de condiciones y la equidad en las cadenas de suministro, existían reglamentos y el control del cumplimiento era fundamental. La formación para los trabajadores también revestía especial importancia, pero no debería trasladar los riesgos a los trabajadores. Las responsabilidades deberían asumirse efectivamente. Existía una tendencia a que la presión en las cadenas de suministro se situase en la parte inferior de las mismas. Los colegas europeos tenían mucho que decir al respecto. Se había iniciado una campaña contra la competencia desleal y la mala utilización de las reglas. Si la campaña funcionaba, la Comisión Europea tendría que adoptar medidas concretas. En el caso de transporte de pasajeros existían otro tipo de prestatarios de servicios no regulados y que no aceptaban responsabilidades como operadores de transporte. Recalcó que su Grupo no tenía nada en contra de la innovación y las nuevas tecnologías, siempre y cuando cumplieren las normas de gobernanza. Muchos gobiernos estaban abordando estas cuestiones. Como respuesta a las prácticas ilegales, los trabajadores, los empleadores y los gobiernos deberían aunar esfuerzos, a nivel nacional e internacional. En todo el mundo, los conductores estaban uniendo fuerzas para demandar igualdad de condiciones, que no sólo pretendían mejorar sus derechos en el trabajo, puesto que preocupaba el impacto de las mismas en el empleo, sino también la seguridad de los pasajeros. La cuestión de las ERTs también se había debatido en Bruselas, y en el Reino Unido se habían presentado algunas demandas contra estas empresas que conferían a sus conductores la condición de «asociado» más que de «empleado». Destacó la importancia de la libertad sindical y de asociación y de la negociación colectiva. El diálogo social debería abordar cuestiones como el transporte, la mejora de las condiciones de trabajo y la promoción de la sostenibilidad en toda la industria. Subrayó la importancia del trabajo entre fronteras para los conductores no locales.
- 89.** Una participante trabajadora del Canadá explicó que su país había sido un buen ejemplo de diálogo social excelente en el marco del sector del transporte. Las relaciones entre los interlocutores sociales tenían sus altos y bajos, pero un error de juicio acaecido recientemente había vuelto a situarlas en el punto de partida (el nombramiento, como Comisionado del Gobierno para el diálogo social, del CEO de la Federación de Empleadores de la Columbia Británica, habían pedido al zorro que cuidase de las gallinas). Era una pena, ya que todas las partes habían trabajado juntas para establecer una relación y entablar un diálogo social real, un ejemplo excelente de responsabilidad compartida entre todos los interlocutores sociales.
- 90.** Un participante trabajador de los Estados Unidos subrayó la importancia del diálogo social sobre violencia, a tenor de lo dispuesto en el Memorando UITP/ITF, habida cuenta de la cantidad de mujeres trabajadoras del sector del transporte que eran objeto de abusos. La prevención de los ataques ahorraría dinero y costos psicológicos en todo el mundo, ya que los problemas eran los mismos a uno y otro lado de las fronteras, incluido el estrés provocado por el tráfico. Se mostró satisfecho con la concordancia de opiniones sobre la importancia de tamaño de la cabina y el acceso a aseos. Era importante ser conscientes de que la seguridad ahorra dinero.
- 91.** Un participante trabajador de Bélgica destacó que los programas de formación deberían ser una prioridad. A su juicio, el problema era que muchos empleadores consideraban que la formación era un costo, y si el empleador no quería hacerse cargo, los trabajadores no estarían motivados a participar. Pero si se trataba como una inversión, como la compra de vehículos nuevos o la tecnología de la información, más conductores se mostrarían interesados en tomar cursos, que pasarían de ser una responsabilidad individual a un compromiso colectivo. Bélgica era un buen ejemplo porque los empleadores contribuían con un determinado porcentaje de la masa salarial global a un fondo sectorial, administrado por los interlocutores sociales, que estaba disponible para los trabajadores que invertían en formación y educación. No estaba de acuerdo con el cuestionamiento de los empleadores en relación con la utilización del término «esclavitud moderna», y citó tres fuentes que daban fe de su existencia. La primera era un comentario formulado en

2013 por el Presidente de la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo, que pidió perdón a los conductores de Europa por las condiciones sociales y laborales de los transportistas; la segunda era un estudio de 2014 sobre el mercado del transporte que confirmaba la difícil situación que atravesaba el sector, y el último era un estudio de 2014 realizado por la Universidad de Antwerp, cofinanciado por el Fondo Social Europeo y complementado con visitas en el terreno, que reconocía la existencia de condiciones semejantes a las de la esclavitud. Muchas organizaciones de empleadores compartían su preocupación por la alarmante influencia del dumping social en las condiciones de trabajo en el sector del transporte por carretera, y el representante de la organización de empleadores del transporte de Alemania se mostró muy claro al respecto.

- 92.** Una participante trabajadora de Barbados observó que el género era una cuestión transversal en el Programa de Trabajo Decente, y que la Reunión ya había determinado soluciones para los pasajeros y los trabajadores, pero era necesario entender las implicaciones de todas las propuestas sobre las cuestiones de género. El Convenio sobre los trabajadores con responsabilidades familiares, 1981 (núm. 156) ya promovía la conciliación de la vida laboral y la vida familiar, pero subrayó la necesidad de promover la equidad y la igualdad y hacer frente a los estereotipos en el sector, en el que las cuestiones relacionadas con las mujeres eran importantes. El género no era una cuestión que afectase únicamente a las mujeres, sino también a los hombres, y a cómo todos nos veíamos afectados por nuestras propias decisiones.
- 93.** El portavoz del Grupo Gubernamental se refirió a una serie de iniciativas nacionales. Algunos países habían conseguido reducir drásticamente el número de accidentes mediante la adopción de medidas que incluían seguridad vial, control de los transportes, políticas en materia de infraestructuras y tráfico, calificaciones de los conductores, reducción de las horas de conducción, formación adicional, sistemas de seguridad para los vehículos (horas trabajadas, sistemas de frenado, etc.), pruebas de aptitud, mejora de las señalizaciones y arreglo de baches. Para el transporte de mercancías, los gobiernos podían fijar cargas máximas como medida de SST. Las zonas de aparcamiento deberían ser cómodas y adecuadas. Algunos países contaban con mecanismos efectivos de diálogo social en los que se había fortalecido la representación de los trabajadores y sus sindicatos y se habían evitado conflictos laborales, promoviendo el compromiso, el entendimiento y la colaboración entre los interlocutores sociales.
- 94.** El Grupo Gubernamental consideraba que la inspección del trabajo debía renovarse y revisarse, en especial en los países que necesitaban más recursos para poder mejorar su sistema de inspección en el sector del transporte. No obstante, no era posible hacer inspecciones en todas partes. La autoregulación podría ser parte de la solución. Los contratos de trabajo basados en un número de kilómetros o en la velocidad de entrega tendían a desalentar la seguridad. Los gobiernos tenían un papel que desempeñar en la promoción de una competencia leal entre los empleadores del transporte y en la prevención de la explotación. Los operadores ilegales implicados en accidentes de tráfico no indemnizaban a sus víctimas, a diferencia de los operadores de transporte legales.
- 95.** Su Grupo consideraba que los gobiernos deberían tener autoridad suficiente para hacer cumplir la ley, y así poder incentivar a las empresas que operaban dentro de la legalidad. En Sudáfrica, donde los órganos representativos de los operadores actuaban como organizaciones coordinadoras, la cooperación con el Gobierno era más fácil. Era preciso desplegar más esfuerzos para alentar a estos operadores representativos. También deberían considerar la posibilidad de prever fondos para accidentes de carretera. Algunos actores podían participar en el fondo durante un período de tiempo limitado. Los gobiernos deberían tomar más medidas respecto de la supervisión, el cumplimiento y el control del cumplimiento de dichos fondos, para garantizar que los pagos fuesen periódicos y no esporádicos. La revisión de la legislación nacional y la formulación de prácticas óptimas y soluciones a medida también eran acciones importantes. En el contexto de los rápidos cambios tecnológicos, era difícil mantenerse al día,

por lo que los gobiernos necesitaban garantizar formación, educación y ventajas tecnológicas, así como el intercambio de prácticas óptimas en el plano internacional. El intercambio de información entre países con cosas en común — cambios en la legislación o reglamentos en relación con el transporte — también era importante.

- 96.** El representante del Gobierno del Brasil destacó que cuando planteasen soluciones, deberían adaptarlas a las condiciones locales; era preciso tomar en consideración las circunstancias de cada país. Los foros y acuerdos multilaterales y la participación inclusiva también eran relevantes. Junto al reconocimiento de la importancia del diálogo social en la formulación y el diseño de las políticas urbanas era necesario insistir en que las autoridades también participaban de las inquietudes relacionadas con el medio ambiente, la accesibilidad, los derechos de los usuarios y de los pasajeros, y las cuestiones laborales.
- 97.** El portavoz del Grupo de los Empleadores acogió con agrado el consenso entre las tres partes, y respondió a algunas de las cuestiones planteadas. En primer lugar, la igualdad de género era importante en un sector abrumadoramente masculino. En segundo lugar, la igualdad en las condiciones de trabajo y los salarios en todos los países del mundo no era sólo un objetivo ambicioso, era imposible. Existían muchos otros factores relacionados con la realidad del trabajo y de los Estados. En lo que sí estaban de acuerdo era en la necesidad de denunciar las prácticas de dumping social en Europa y otras partes del mundo. Consideraba que las sociedades buzón representaban una competencia desleal y se trataba de una práctica que debía denunciarse y erradicarse. En tercer lugar, la cuestión de la formación era sumamente delicada. Los gobiernos también tenían la responsabilidad de asegurar la formación profesional. No obstante, la formación no debería considerarse únicamente un gasto, sino también una inversión, y estaban dispuestos a debatir y abordar la cuestión conjuntamente.
- 98.** En nombre de los empleadores españoles, se refirió a la prohibición de determinados sistemas de remuneración que incluían la concesión de primas o incrementos salariales por distancia recorrida o por volumen de mercancía transportada. Se refirió al reglamento (CE) núm. 561/2006 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, que prohibía a los empleadores remunerar a los trabajadores en función de dichas variables. En España, muchos convenios colectivos habían acordado sistemas de remuneración por kilómetro recorrido, a condición de que el empleador se responsabilizase del cumplimiento riguroso por los trabajadores de los tiempos de conducción máximos, los períodos de descanso mínimos y las normas relacionadas con el volumen de la mercancía transportada y la seguridad vial. Se trataba de un incentivo para que los trabajadores produjesen más y trabajasen mejor, siempre y cuando los empleadores se responsabilizasen de velar por que los conductores respetaban la legislación.
- 99.** El portavoz del Grupo de los Trabajadores convino en que era necesario desarrollar programas para aumentar la participación de la mujer en el sector. La OIT tenía varias políticas que podían ayudar en la discusión. Aplaudió el comentario del Grupo de los Empleadores sobre las cuestiones relacionadas con la igualdad de género y el dumping social en Europa y otras partes del mundo, y en relación con la competencia desleal y la erradicación de dichas prácticas. Comprendía que la cuestión de los incentivos planteada por el participante empleador de España era delicada; era importante saber quién pagaba esos incentivos, si los clientes o los empleadores. Un número considerable de clientes importantes del negocio del transporte presionaba a los conductores de tal modo que hacían peligrar su seguridad en la carretera. También acogió con agrado los comentarios positivos del Grupo Gubernamental en relación con la formación y la educación, y las reglas uniformes entre fronteras. La cuestión de la selección de los conductores, las flotas viejas y la calidad de las carreteras también eran importantes. La creación de capacidad para los sindicatos era fundamental si se quería asegurar una representación adecuada y establecer una comunicación efectiva en relación con la seguridad vial. Apoyaba

plenamente los comentarios de los gobiernos en relación con la inspección del trabajo, las instalaciones de descanso, la igualdad de condiciones, los operadores no reglamentados y la lista de prácticas óptimas.

- 100.** Una participante trabajadora de la República de Corea se refirió a la cuestión de los fondos públicos para los sistemas de transporte público, que no se había debatido en detalle en el informe. Muchos participantes trabajadores y gubernamentales habían señalado la relación entre los largos tiempos de conducción y la presión ejercida sobre los trabajadores que afectaba a su salud y seguridad, así como a la seguridad vial en general. Era un problema para los conductores de autobús en Corea, que trabajaban una media de 11,5 horas al día. No existían leyes que limitasen las horas de conducción para los conductores de autobús coreanos, y no se les aplicaba la legislación laboral. Incluso si existiesen reglamentos, serían difíciles de aplicar debido al déficit crónico de conductores. La relación conductores-autobuses en Seúl era de entre 1,3 y 1,9, y que debería ser de 2,7. En algunos casos, no había suficientes fondos públicos para permitir niveles seguros de trabajo para los empleados. Se habían dado casos de empresas corruptas que habían malversado fondos públicos destinados al transporte. Existía una relación entre la falta de supervisión y las prácticas corruptas de las empresas privadas. No se estaban destinando fondos suficientes a mantener los niveles de conductores. La OIT y sus mandantes debían prestar más atención a la utilización del dinero público para el transporte. Era preciso instaurar sistemas para garantizar que se asignaban fondos públicos a seguridad y que se gastaban adecuadamente. En ocasiones era mejor utilizar el dinero público para el transporte público en lugar de privatizar los sistemas públicos de transporte.
- 101.** También mencionó que un grupo de conductores que transportaban mercancías para un gran productor de alimentos coreanos habían hecho huelga durante cuarenta días porque intentaban unirse a un sindicato, pero la empresa se negaba a reconocerlo. No se les pagaba lo suficiente por su trabajo, conducían muchas más horas que las máximas establecidas por día y recibían presiones de los clientes y de las empresas de transporte para modificar ilegalmente sus vehículos con objeto de llevar más carga de la autorizada. Las prácticas de carga excesiva planteaban considerables problemas y causaban muchos accidentes en su país. Insistió en que la República de Corea no tenía tasas mínimas normalizadas, y necesitaba un sistema de normas jurídicamente vinculantes, aplicables a nivel internacional para responsabilizar a los clientes y a los actores de la cadena de suministro. Su sindicato había propuesto fortalecer los reglamentos que prohibían cargar los camiones en exceso y aumentar las sanciones en caso de infracción, con objeto de responsabilizar a los clientes y a las empresas de la presión ejercida sobre los conductores para que sobrecargasen sus vehículos. Los empleadores parecían detenerse en causas probables de accidente, como la sobrecarga, en lugar de abordar las causas subyacentes. En última instancia, la responsabilidad debería ser de los empleadores y los clientes. Era preciso abordar la raíz del problema de la sobrecarga, la asunción de riesgos y el consumo de sustancias por parte de los conductores, que eran problemas estructurales resultado de las presiones de la cadena de suministro.
- 102.** Un participante trabajador de Francia se refirió al abuso de sustancias en el contexto de las largas horas de conducción. Trabajar entre diez y once horas no era trabajo decente. La ETF había concluido un acuerdo con la UITP para incluir a más mujeres en la profesión y luchar contra los techos y los muros de cristal: los techos de cristal eran las barreras que encontraban las mujeres para acceder a puestos de dirección, mientras que los muros de cristal eran los obstáculos con que se encontraban para acceder a profesiones técnicas y para trabajar como conductoras. Era difícil encontrar un porcentaje superior al 10 por ciento de mujeres en las empresas de transportes. Denunció prácticas de formación que debían pagar los propios trabajadores; constituía competencia desleal contra las empresas que corrían con los gastos de la formación de sus trabajadores. A principios del siglo XX, las condiciones de trabajo no eran mucho mejores para los trabajadores municipales. La liberalización y privatización del transporte público había perjudicado las condiciones de

trabajo decente. No obstante, empezaba a percibirse un movimiento por el que las autoridades locales (por ejemplo en Belfort y en Niza, Francia) estaban remunicipalizando el transporte público.

- 103.** El portavoz gubernamental señaló que, en relación con las posibles soluciones, deberían considerar la adopción de un enfoque holístico. La magnitud del problema debía conocerse mejor, tanto a nivel mundial como nacional. Subrayó la importancia de los estudios, que aclararían el problema en cuestión y fundamentarían la formulación de políticas, pero la Oficina no los abordaba suficientemente en el informe, en particular en relación con los países en desarrollo, por ejemplo.

1.3.4. Cuarto punto para la discusión

¿Qué buenas prácticas podrían identificarse con objeto de promover el diálogo social en el sector del transporte por carretera?

- 104.** El portavoz del Grupo de los Trabajadores recordó que el diálogo social podía adoptar múltiples formas, como la negociación, la consulta, o el intercambio de opiniones. Destacó que la promoción del diálogo social era uno de los cuatro objetivos del Programa de Trabajo Decente de la OIT, y que era esencial para resolver con éxito cuestiones económicas y sociales, alentar la buena gobernanza, progresar en la paz social y laboral y proporcionar progreso económico. El respeto del derecho fundamental de la libertad sindical, incluido el derecho de huelga y la negociación colectiva, también revestía especial importancia para garantizar un diálogo social efectivo.
- 105.** Observó que todos los trabajadores, incluidos los propietarios-conductores y trabajadores clasificados erróneamente, tenían derecho a establecer sus propios sindicatos y a unirse a los de su elección. Como habían establecido los órganos de supervisión de la OIT, el criterio para determinar qué personas gozaban de dichos derechos no se basaba en la existencia de una relación de trabajo, sino en el mero hecho de ser un trabajador. No obstante, en algunos casos los elevados niveles de segmentación y fragmentación en la industria habían provocado una disminución del poder de negociación de los trabajadores. En muchos países, los trabajadores seguían sin tener derecho a organizarse libremente. Recordó a los participantes que muchos gobiernos no habían ratificado el Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948 (núm. 87) ni el Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949 (núm. 98).
- 106.** Consideraba que un buen ejemplo de diálogo social nacional era el Tribunal de Remuneración de la Seguridad Vial en Australia, que empezó su actividad en julio de 2012 como disposición de la Ley de Tarifas Seguras. El Tribunal podía tomar decisiones que vinculaban a los empleadores económicos y proporcionaba un instrumento importante para luchar por unas condiciones más seguras y justas para los conductores de camión. Incluía a empleadores, se aplicaba en todas las jurisdicciones gubernamentales y ministerios, y facilitaba el diálogo social, ya que podía invitar a todas las partes de la cadena de suministro a encontrar soluciones a las cuestiones relacionadas con la seguridad y la remuneración durante múltiples foros. Supervisaba los salarios y las condiciones de trabajo en el sector del transporte por carretera y tenía autoridad para fijar salarios y condiciones de trabajo justos para los trabajadores y propietarios-conductores, resolver conflictos e investigar, y ordenar la retirada de incentivos que promovían la inseguridad en el trabajo.
- 107.** Señaló que el Sindicato del Transporte de Australia había presentado dos peticiones al Tribunal, instándolo a centrarse en los grandes clientes minoristas que utilizaban su poder en el mercado para presionar a las empresas de transporte por carretera y a los conductores,

y llevarlos al límite reduciendo el costo de los contratos y fijando plazos de entrega imposibles. El primer fallo importante del Tribunal sobre los pagos fue un nuevo proyecto de orden que establecía tarifas seguras para contratistas/propietarios-conductores y disponía obligaciones de contratación y auditoría a los clientes.

- 108.** Continuó recordando que otros países contaban con mecanismos similares. En mayo de 2015, el Ministerio de Transportes y el Ministerio de Trabajo del Japón habían establecido conjuntamente un consejo nacional para mejorar el entorno de la industria del transporte por carretera y reducir las horas de trabajo de los conductores. Entre los miembros del consejo se encontraban representantes de la Asociación Japonesa de Transporte por Carretera, sindicatos de la ITF y representantes de los grandes clientes. En septiembre de 2015 se realizó una amplia encuesta a nivel nacional sobre las horas de trabajo, incluidas las horas de espera, de los conductores de camión. Basándose en los resultados de la encuesta, los ministerios formularían directrices para que las empresas redujesen las horas de trabajo de los conductores de camión, y quedaría claro quién era responsable de las horas de espera de los conductores.
- 109.** Identificó ejemplos en los que el diálogo social había resultado en la reglamentación de la utilización de matrículas de vehículos privados en el sector de alquiler de vehículos. La legislación nacional en Francia prohibía la utilización de matrículas privadas como resultado de las medidas emprendidas y las conversaciones celebradas entre los sindicatos y el gobierno a nivel nacional y del diálogo social entablado a nivel europeo. La ciudad de Nueva York también había prohibido por completo las operaciones con matrículas privadas en respuesta a inquietudes planteadas por los sindicatos y los empleadores. En los Estados Unidos estaba en curso el diálogo social sobre la legislación propuesta en como mínimo tres municipios, principalmente para promover la igualdad de condiciones para todos los conductores que trabajaban por cuenta ajena a través de licencias normalizadas de conductores de taxi y el establecimiento de precios mínimos.
- 110.** Su Grupo expuso ejemplos positivos de diálogo social a nivel internacional. Por ejemplo, la ITF y la IRU estaban colaborando para proteger las normas tanto para los conductores de taxi como para los pasajeros, y la ITF formaba parte del comité asesor de la Red de calidad de los servicios del taxi de la IRU. De igual modo, basándose en el Memorando de Entendimiento ITF-UITP de 2013, ambas organizaciones firmaron dos acuerdos en 2015; la declaración conjunta para luchar contra la pobreza y la inseguridad en las redes de transporte públicos abordaba modos de tratar la violencia, y la declaración conjunta sobre liderazgo climático reconocía que adoptar medidas ambientales a través del transporte público representaba una gran oportunidad económica.
- 111.** Recordó que la ITF había participado activamente en la elaboración y la promoción de los materiales de capacitación de la OIT sobre el virus de la inmunodeficiencia humana (VIH) y el síndrome de inmunodeficiencia adquirida (sida) para el sector del transporte por carretera, y del Código de prácticas OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte, adoptado en 2014. El VIH y el sida preocupaban especialmente a los trabajadores del transporte en algunos países, debido a que su movilidad y largas ausencias del hogar aumentaban su vulnerabilidad. En 2013, el Sindicato Nacional de Trabajadores de Rama y Servicios de la Industria del Transporte de Colombia (conocido como el SNTT) firmó un convenio colectivo con una empresa de autobuses, que garantizaba la seguridad en el trabajo para los trabajadores con VIH, y comprometía a la empresa a apoyar la campaña sindical sobre prevención del VIH y el sida.
- 112.** En relación con la seguridad de los contenedores, observó que muchos accidentes en el sector del transporte estaban causados por malas prácticas en la arrumazón de los mismos. Una encuesta realizada por Zenkowan reveló que entre 1998 y 2008 se habían producido 175 accidentes de vuelco de camiones en el Japón, con 13 muertos. Encuestas más

recientes arrojaban un total de 28 accidentes registrados en las carreteras japonesas entre 2006 y 2009 por causa de vuelco del cargamento, carga excesiva, documentación inadecuada o mercancía peligrosa. La seguridad de los contenedores era una cuestión importante para todos los trabajadores del sector del transporte, y una preocupación grave para los directores, los programadores y los operadores de almacén, que formaban parte de la cadena de responsabilidad. El Código de prácticas OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte era un documento clave para abordar la cuestión de la seguridad de los contenedores y ayudar a los gobiernos a adoptar medidas para regular la arrumazón, pesaje y comprobación de los contenedores. El Grupo de los Trabajadores deseaba ver las disposiciones del Código adoptadas en las legislaciones nacionales para apoyar un sector del transporte más seguro, saludable y productivo a lo largo de las cadenas de suministro.

- 113.** Una participante trabajadora del Canadá señaló que, frente a los actos de violencia y agresiones que sufrían durante el ejercicio de su trabajo, los operadores de transportes a menudo estaban indefensos. Para asegurar la seguridad y un entorno respetuoso en el trabajo eran precisas una serie de soluciones de política. Las intervenciones debían incluir políticas innovadoras de seguridad y de denuncia a nivel del lugar de trabajo. Las inversiones de los empleadores y la formación de los conductores eran importantes, al igual que velar por que los conductores participasen en los protocolos de seguridad, así como por su voluntad de participación. También eran necesarias sanciones jurídicas disuasorias más firmes y estrictas para complementar las soluciones de política, como en el Canadá y Australia.
- 114.** Una participante trabajadora del Reino Unido presentó un sistema de pasaportes para conductores que transportasen petróleo, una iniciativa laboral apoyada por su Gobierno para asegurar que todos los conductores de tanques por carretera de su país recibían formación y asesoramiento de alto nivel. Como resultado de una inquietud planteada por los sindicatos en relación con los operadores de bajo coste, el sistema se había creado a través de una asociación entre el sector y los sindicatos, con el apoyo del Gobierno, estableciendo la formación obligatoria y referencias en cuanto a las competencias. Los conductores participaron en la formulación de las normas de formación y los empleadores se hicieron cargo de los costos. El sistema llevó a una mejora notable y garantizó niveles más altos en las prácticas sobre seguridad y salud y en la formación para los conductores de tanques.
- 115.** El portavoz del Grupo de los Empleadores señaló que su Grupo consideraba que el diálogo social, al nivel que fuese, era fundamental no sólo para asegurar el desarrollo adecuado de los derechos sociales de los trabajadores, sino también para la gestión correcta y apropiada de las empresas. Era esencial para la evolución y el desarrollo de sistemas políticos y de sociedades más democráticas. El diálogo social, que incluía el derecho de negociación colectiva, formaba parte de la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo. Era importante a todos los niveles: a nivel internacional, por ejemplo las discusiones tripartitas de la OIT, a nivel de la UE, como el recomendable diálogo intersectorial combinado con diálogo sectorial sobre cuestiones como la formación y el cabotaje, que había llevado a iniciativas útiles en el sector del transporte, y a nivel nacional tripartito, como en la Argentina, Australia y España. Los órganos consultivos también formulaban normas sectoriales (por ejemplo el Consejo Nacional de Transportes Terrestres en España, que representaba a empleadores, trabajadores y otros agentes de la cadena de suministro).
- 116.** Siguió comentando que, en algunas regiones y países, también existía el diálogo social sobre SST, en España, los interlocutores sociales habían solicitado, y obtenido, financiación para realizar estudios y tomar medidas específicas sobre las condiciones de trabajo en materia de SST, la salud de los conductores y las medidas de sensibilización al respecto. El diálogo social y la negociación colectiva a nivel de empresa también eran

importantes. Algunas grandes empresas y sindicatos habían conseguido acuerdos interesantes sobre, por ejemplo, protocolos médicos y campañas para los trabajadores relativos a temas como el VIH y el sida, las drogas y el alcohol, y la apnea del sueño. También se consideraban buenas prácticas los sistemas de comunicación abiertos para informar sobre cuestiones o proponer mejoras.

- 117.** El portavoz del Grupo Gubernamental observó que los gobiernos habían identificado diversas buenas prácticas en relación con el diálogo social. Existían buenos ejemplos de campañas basadas en la sensibilización, la inspección y la mayor participación de los empleadores y los trabajadores. También era importante evaluar y controlar si las campañas de sensibilización obtenían buenos resultados. La promoción de sinergias también revestía importancia, por ejemplo la implicación de instituciones públicas y privadas para mejorar el diálogo social. El intercambio de prácticas óptimas podía resultar de gran utilidad para otras partes. Entre los buenos ejemplos se incluía la participación de los ministerios relacionados y el establecimiento de fondos para SST. También revestían importancia cuestiones relacionadas con los seguros en caso de muerte por accidente de tráfico. El Grupo Gubernamental también consideraba que los empleadores deberían respetar las necesidades de los trabajadores, incluido su compromiso para participar en el diálogo social.
- 118.** Declaró que, a nivel nacional, era esencial contar con una participación suficiente por parte de los interlocutores sociales. Era igualmente importante celebrar reuniones periódicas en el marco de consejos tripartitos, para informar a los ministerios correspondientes sobre cuestiones relativas al sector del transporte. En algunos países se habían elaborado directrices sobre formación o sobre sistemas de gestión, por ejemplo sobre el estrés en el lugar de trabajo. Algunos gobiernos habían subrayado la importancia de involucrar a los inspectores del trabajo en foros tripartitos para orientar los procesos de inspección del trabajo a través del diálogo social. Con objeto de ayudar a priorizar las cuestiones más urgentes para el sector, las campañas de sensibilización deberían basarse en información obtenida sobre el terreno. Debería informarse a los sectores interesados y deberían utilizarse enfoques correctivos más que punitivos.
- 119.** El representante del Gobierno de Portugal indicó que su país había desarrollado una campaña de seguridad vial en los lugares de trabajo del sector del transporte que insistía en la importancia de la información y la sensibilización, el mantenimiento y la seguridad de los vehículos, y la formación y capacitación de los conductores.
- 120.** Un representante del Gobierno de Zimbabwe señaló la necesidad de aplicar controles y evaluaciones para seguir la evolución de los progresos de los Estados Miembros en relación con las normas sobre seguridad y salud en el trabajo en varios sectores, incluido el del transporte por carretera, en grupos económicos regionales, como la Comunidad de África Meridional para el Desarrollo. Las prácticas en materia de control y evaluación se basaban en la experiencia en la región, con cuya tecnología e infraestructura los Estados Miembros estaban más familiarizados. La utilización de los medios de comunicación para sensibilizar a la población sobre SST en los Estados Miembros, como Zimbabwe, era fundamental para definir cuestiones y mostrar lo que los gobiernos intentaban conseguir.
- 121.** Al representante de la Federación de Rusia le sorprendía que la cuestión del seguro de accidentes de trabajo no se hubiese planteado. Los países asociados al Tratado de Libre Comercio de América del Norte habían encontrado un modo de proteger a los trabajadores a través de un seguro de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales. Todos los empleadores pagaban una contribución al fondo nacional de seguridad social, y un segundo fondo obligatorio aseguraba a los trabajadores en caso de enfermedades profesionales.
- 122.** El representante del Gobierno del Sudán observó que las medidas de seguridad para el transporte por carretera deberían abordar cuestiones como la sensibilización de la

población, el control del cumplimiento de las leyes pertinentes, la retirada de los vehículos inseguros y de los conductores peligrosos de las carreteras, y la promoción de una cultura de salud y seguridad para los trabajadores del sector.

- 123.** El portavoz del Grupo de los Trabajadores observó que la capacidad de negociar colectivamente, entablar un diálogo social y contar con lugares de trabajo seguros que cumplieren con las normas de la OIT tenía un costo, que se financiaba con cargo a los ingresos que las empresas recibían por sus operaciones. Los negocios con pocos recursos no podían cumplir las normas de la OIT, aunque quisiesen. La implicación de los clientes — empleadores económicos — era decisiva en toda iniciativa para mejorar la seguridad del transporte por carretera. La capacidad para el diálogo social y la seguridad dependían de la equidad y la igualdad de condiciones para contrarrestar las presiones del mercado. Convenía con los gobiernos en que las campañas de seguridad vial y las directrices sobre la materia eran fundamentales, al igual que lo era la evaluación de dichas campañas. Igualmente importante eran los fondos de bienestar nacionales, pagados por los empleadores para financiar la SST de los trabajadores. Los seguros y la capacidad de recuperar los costos en seguridad también eran cuestiones decisivas en las cadenas de suministro. Debería responsabilizarse a los clientes del cumplimiento de los principios básicos de seguridad, del mismo modo que deberían apoyar y ayudar a sufragar condiciones de seguridad apropiadas para los trabajadores del sector del transporte.
- 124.** Un participante trabajador de Noruega observó que, en su país, la cooperación tripartita llevaba ochenta años institucionalizada. La Ley de Aplicación General (4 de junio de 1993, núm. 58) permitía al Gobierno establecer que los convenios colectivos fuesen generalmente aplicables por reglamentación. En 2015, la ley se aplicaba a los convenios colectivos del transporte por carretera a fin de evitar el dumping social y la competencia desleal. El sistema de aplicación general de los convenios colectivos era una alternativa a la práctica habitual de los gobiernos para fijar salarios mínimos a nivel nacional porque implicaba diálogo social e incluía los salarios en los convenios colectivos. Podía tener ventajas para los interlocutores sociales. La ley empezó a aplicarse al transporte de mercancías por carretera en julio de 2015 y al transporte de pasajeros en autocar en septiembre del mismo año. Los salarios mínimos que resultasen del convenio colectivo general podían ajustarse a través de procesos de negociación colectiva.
- 125.** Un participante trabajador de Francia señaló que el diálogo social también podía ser de ayuda en situaciones difíciles, como después de una huelga. Dio el ejemplo de una huelga de salarios en el sector del transporte de mercancías que tuvo lugar a principios de 2015 en su país. El diálogo social con los empleadores que también eran objeto de competencia desleal por parte de otros países con salarios más bajos llevó a la adopción de una enmienda a la ley que estaba debatiéndose con objeto de fortalecer la lucha contra el dumping social en el transporte por carretera y por vías fluviales. La ley disponía que todo trabajador que llevase a cabo operaciones de cabotaje en Francia se beneficiaría de los salarios mínimos establecidos en el país, y que toda operación que no respetase los salarios mínimos podía ser objeto de denuncia.
- 126.** Un participante trabajador de los Estados Unidos observó que la investigación que había llevado a cabo sobre la economía de las cadenas de suministro, en especial en el sector del transporte por carretera en los Estados Unidos (extractos del cual se citaban en el informe) revelaba una relación directa entre competencia económica y seguridad vial. Cuanto más ganaban los conductores de camión, menos motivos tenían para correr o asumir riesgos. Las cuestiones de seguridad podían resolverse aumentando la retribución. La rotación de los conductores de camión en los Estados Unidos superaba el 100 por ciento al año, lo que generaba costos sustanciales a las empresas de transporte para poder mantener sus vehículos en la carretera. Un informe reciente elaborado por una empresa de transporte de carga reveló que al aumentar el salario de sus conductores, aumentaba considerablemente la productividad, con lo que se reducía la rotación de personal y disminuían los costos.

-
- 127.** Insistió en que mercados eficientes llevaban a prosperidad económica. Debería exigirse que la seguridad y salud del operador estuviesen calculados en el precio final de los productos. Los gobiernos y los organismos reguladores deberían asegurar la asignación eficiente de los recursos, de este modo las sociedades prosperarían. Por otro lado, si el precio de los servicios de las cadenas de suministro era demasiado bajo, la sociedad soportaría sistemas de transporte poco saludables y poco productivos, y peligrosos para todas las partes interesadas. Si las empresas pagasen la totalidad de los gastos en concepto de seguros, indemnizaciones a los trabajadores y daños a la propiedad, tendrían mayores incentivos para operar con más seguridad y los beneficios serían manifiestos para todas las partes. Debería recompensarse a los transportistas de camiones y autobuses que proporcionaban servicios de calidad a sus trabajadores y al público. Las colisiones de camión y de autobuses no eran verdaderos «accidentes», puesto que podían evitarse. Entre las partes interesadas se encontraban las empresas de transporte, los trabajadores del sector del transporte y los usuarios públicos. El método implicaba buena gestión y gobernanza, y creaba una base constructiva para el diálogo social.
- 128.** Un participante trabajador de la Argentina observó que había tres derechos básicos: derecho a un trabajo decente, derecho a un salario justo y derecho a una vivienda y salud. Deseaba extenderse sobre la importancia de estos conceptos en la industria del transporte. La Federación Nacional de Trabajadores Camioneros de la Argentina basaba su convenio colectivo en la idea de un salario justo. La Federación se había comprometido a garantizar que los trabajadores del transporte tuviesen alojamientos dignos. Su plan nacional de salud cubría todas las necesidades en materia de salud y seguridad física de los trabajadores del transporte por carretera. En 1993 se introdujeron controles en el transporte de materiales peligrosos, así como una certificación de la comprobación de las competencias para los trabajadores implicados, cuyos costos corrían, en su totalidad, por cuenta de los empleadores. En 2003, estas comprobaciones se ampliaron, en igualdad de condiciones, a la totalidad de la industria, con comprobaciones para asegurar la formación profesional y la seguridad física (pero algunas actividades ilegales trastornaban las condiciones de trabajo).
- 129.** Su Federación pretendía garantizar la seguridad de los trabajadores del transporte, como parte de una campaña mundial, supervisada por la OMS, contra la utilización en vehículos del sector del transporte de sustancias químicas ilegales para la fumigación que pudiesen causar defectos congénitos de nacimiento y abortos prematuros. Pero no bastaba con centrarse en la cadena de suministro, el peso económico del sector era muy importante, y los derechos de los trabajadores siempre debían respetarse. En la Argentina, el 80 por ciento del transporte de miles de toneladas de grano y cereales cada año se hacía en camión (7 por ciento en avión y el resto en tren). La industria del grano argentina era intensiva, y necesitaba asegurar la llegada del producto a su lugar de destino. En un mundo globalizado, las fronteras del país eran cada vez más porosas y permitían la entrada de operadores de transporte ilegales de otros países. Los métodos que se utilizaban en la industria agroquímica implicaban la utilización de ciertos tipos de metales pesados y métodos ilegales para limpiar los contenedores y los camiones que habían contenido grano. Sustancias ilegales, como la fosfina y sus derivados, se utilizaban como insecticidas para proteger las cosechas, y aumentaban los riesgos para la salud de los conductores cuando se mezclaban con otros cultivos en el proceso de transporte. Algunos agentes de fumigación, incluida la fosfina, se utilizaban en botes cuando se cargaban los cereales y el grano en los propios camiones. Así pues, cuando entraban en contacto con los cereales, estos productos químicos generaban un gas más pesado que el aire, representando un grave riesgo para la salud de los trabajadores en la cabina. En 2008, la Argentina fue testigo de los primeros efectos de estas actividades en la salud de los trabajadores del sector del transporte. Observó que, aunque estaban prohibidas, estas prácticas estaban generalizadas en el transporte de grano. Estas sustancias químicas eran potencialmente letales para los conductores. Aunque habían presentado una queja ante el Ministerio de Trabajo y alertado a las autoridades pertinentes, seguían esperando una respuesta. Mientras, se habían celebrado una serie de huelgas. Un proyecto de ley, redactado por los sindicatos, se debatió

inicialmente en el Parlamento el 22 de diciembre de 2014 y fue adoptado en la Cámara de Diputados; el Senado debía debatirlo a mediados de octubre de 2015, una semana después de la Reunión. Si los senadores fueran conscientes de la magnitud del problema, sería posible erradicar el uso de la fosfina como insecticida. Lo que se necesitaba era una gestión adecuada de las consecuencias del uso de estas sustancias peligrosas. Muchas empresas las utilizaban, y las multinacionales que participaban en su venta obtenían grandes beneficios económicos. Por consiguiente, pedía a la OIT que examinase el problema. Su Federación luchaba por asegurar el tratamiento de esta amenaza para la industria del transporte.

- 130.** El portavoz del Grupo de los Empleadores recordó la importancia del diálogo social en el sector del transporte por carretera, así como de algunas buenas prácticas relacionadas. Se refirió a la declaración del portavoz del Grupo de los Trabajadores sobre las dificultades a las que se enfrentaban los trabajadores independientes y subcontratados en la negociación colectiva, y convino en que la negociación colectiva era difícil para los conductores independientes o las empresas con pocos trabajadores. No obstante, en algunos países, los convenios relativos a la negociación colectiva también cubrían a los trabajadores de las pequeñas y medianas empresas. La cooperación con las autoridades, en particular las responsables del tráfico por carretera, era decisiva para garantizar la seguridad en el transporte. Un buen ejemplo incluía la coordinación de los esfuerzos desplegados por las distintas autoridades (administración del transporte por carretera, ministerios de empleo y seguridad social, etc.), los sindicatos y las organizaciones de empleadores para colaborar en las cuestiones relacionadas con la seguridad en las carreteras. Sugirió que la aplicación de sistemas de bonos o incentivos podía ser una buena práctica. Por ejemplo, en España, algunas empresas que habían adoptado un enfoque positivo y proactivo en relación con las prácticas laborales, la seguridad en la carretera y la SST pagaban menos en contribuciones a la seguridad social. Sus pagos en concepto de accidentes de trabajo también disminuían en consecuencia.
- 131.** El portavoz del Grupo Gubernamental reafirmó la importancia de la formalización de la economía informal. Instó a la OIT a tomar en consideración y proponer estrategias para formalizar los empleos de la economía informal en el sector del transporte.
- 132.** Un observador de la CEPE subrayó la importancia y el potencial del Código de prácticas OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte que, aunque no fuese vinculante, proporcionaba amplia información sobre la arrumazón y la desarrumazón correcta de los productos, y por consiguiente podía contribuir significativamente a prevenir accidentes en los países de destino. Los gobiernos, como el de Sudáfrica, podían incorporar el Código de prácticas a sus legislaciones nacionales y preparar directrices para su aplicación. La aplicación del Código de prácticas proporcionaría ventajas para los trabajadores y mejoraría la economía, ya que permitiría la creación de puestos de trabajo seguros. Era aún muy pronto para calcular el impacto en el sector en su conjunto, puesto que podrían necesitarse modificaciones para responder mejor a las necesidades cambiantes de los que estaban a cargo de las unidades de transporte o trataban con ellas.

1.3.5. Quinto punto para la discusión

¿Qué medidas futuras se debería recomendar a la Organización Internacional del Trabajo y sus Miembros en relación con la promoción del trabajo decente y el empleo productivo en el sector del transporte por carretera?

- 133.** El portavoz del Grupo de los Empleadores presentó siete recomendaciones. En primer lugar, era preciso que la Oficina y los interlocutores sociales siguiesen promoviendo el diálogo social sectorial y estableciesen un «observatorio sectorial». Debería mejorarse la formación sobre seguridad vial y la prevención en relación con los riesgos de SST. También debería plantearse la posibilidad de elaborar un código social que cubriese todas las cuestiones relacionadas con los conductores profesionales, en particular las que regulaban su condición.
- 134.** En segundo lugar, los Estados Miembros deberían aplicar políticas para aumentar la dignidad de los conductores de transportes por carretera, promover sus competencias y proporcionar certificaciones. Contar con un certificado de competencias debería ser un requisito para poder acceder a la profesión. La formación no debería limitarse a los conductores profesionales, sino que debería ampliarse a todos los trabajadores del sector del transporte (intermediarios, microempresarios, etc.). Un enfoque de estas características contribuiría a un comercio más seguro y a una mejor economía.
- 135.** La tercera recomendación se refería a la infraestructura y estaba dirigida tanto a los Estados Miembros como a la Oficina. La infraestructura era un elemento clave para el buen funcionamiento del sector del transporte. Explicó que la infraestructura repercutía directamente en la seguridad y salud de los conductores profesionales, y que lo que más preocupaba eran los servicios y las áreas de descanso. Era preciso hacer más análisis a los conductores profesionales cuyo trabajo les llevaba a cruzar fronteras, ya que los largos tiempos de espera podían provocar problemas relacionados con la fatiga, la violencia, el abuso de sustancias, el comercio sexual y las infecciones, entre otros.
- 136.** En cuarto lugar, existía una necesidad apremiante de aplicar políticas que garantizaran inspecciones periódicas, un mantenimiento adecuado de los vehículos profesionales y la sustitución de los vehículos comerciales antiguos por unos más ergonómicos. También mencionó que algunos gobiernos apoyaban dichas políticas a través de subsidios.
- 137.** En quinto lugar, la legislación debería establecer revisiones médicas periódicas; debería plantearse la posibilidad de instaurar un sistema obligatorio de revisiones médicas, que protegiese la confidencialidad de los trabajadores en relación con su salud.
- 138.** La sexta recomendación versaba sobre las formas ilegales de empleo y las relaciones de trabajo ambiguas. Concretamente, los Estados Miembros deberían asegurar que los regímenes de inspección contaban con los medios necesarios para erradicar estas formas de empleo, que perjudicaban a los trabajadores, constituían competencia desleal y fraude, y planteaban riesgos en materia de SST.
- 139.** En séptimo lugar, el Grupo de los Empleadores invitó a la OIT y a los gobiernos a promover políticas que garantizaran la innovación, pero también la igualdad de condiciones para todos y el cumplimiento de las normas en las ERTs. Añadió la necesidad de compilar y divulgar estadísticas sobre la economía de colaboración y su impacto en el trabajo decente.
- 140.** El portavoz del Grupo de los Trabajadores destacó que, en todas las regiones del mundo, los trabajadores del transporte de mercancías y de transporte de pasajeros experimentaban

las tasas de lesiones y de muerte más elevadas, y que los sistemas de incentivos en los pagos, los sistemas intensivos de trabajo, el exceso de carga, las largas horas de trabajo, el mantenimiento insuficiente de los vehículos, los tiempos de descanso insuficientes, las instalaciones inadecuadas y la exposición a sustancias peligrosas llevaban a problemas de salud y fatiga, mientras tenían que seguir cumpliendo los plazos o programas de entrega. Señaló que los que se encontraban en lo alto de la cadena de suministro eran los responsables de los escasos márgenes de beneficio y de la creación de condiciones económicas difíciles. Los empleadores y los gobiernos deberían respetar la libertad sindical y la negociación colectiva. Los mandantes deberían trabajar para fortalecer las inspecciones del trabajo y garantizar el cumplimiento de la legislación laboral y de la SST. Los empleadores y los gobiernos deberían financiar conjuntamente iniciativas de seguridad y salud en las carreteras. Los empleadores deberían proporcionar formación y financiarla. Los empleadores y los gobiernos deberían aplicar políticas para aumentar la participación de las mujeres en la industria y mejorar sus condiciones de trabajo. Los mandantes deberían tomar medidas contra las sociedades buzón y aplicar la Directiva Europea correspondiente. Los gobiernos deberían promover el principio de igualdad de remuneración por trabajo de igual valor, independientemente de la nacionalidad u origen del conductor. Los gobiernos deberían pedir asesoramiento técnico a la Oficina sobre el modo de revisar la legislación nacional para que reflejase las prácticas óptimas. Los mandantes deberían garantizar la aplicación de las reglas relacionadas con el transporte compartido para plataformas de transporte por cuenta ajena. Acogió con agrado la iniciativa de la Oficina relativa a los derechos laborales, las condiciones de trabajo decente y la protección ambiental en las cadenas mundiales de suministro. Enumeró las recomendaciones del Grupo de los Trabajadores. La Oficina debería realizar estudios sobre la relación entre las presiones relacionadas con la contratación de las cadenas mundiales de suministro y las prácticas de conducción peligrosas. Debería utilizar los estudios para crear y promover un manual que garantizase niveles suficientes de responsabilidad para todos los actores de la cadena de suministro y adoptar directrices y/o repertorios de recomendaciones prácticas sobre tarifas seguras. La Oficina y sus mandantes deberían aplicar la Recomendación sobre la transición de la economía informal a la economía formal, 2015 (núm. 204). También deberían promover la Recomendación sobre la inspección del trabajo (minas y transporte), 1947 (núm. 82) y realizar estudios sobre la necesidad de prever un convenio específico sobre la inspección del trabajo en el transporte. Los Estados Miembros deberían adoptar las disposiciones del Código de prácticas OMI/OIT/CEPE-Naciones Unidas sobre la arrumazón de las unidades de transporte. La Oficina y sus mandantes deberían aplicar las recomendaciones de la ITF/UITP para combatir la violencia y la inseguridad en el transporte público urbano. La Oficina debería asegurar que las cuestiones planteadas en la Reunión se incluyesen en la discusión general sobre trabajo decente en las cadenas mundiales de suministro de la reunión de 2016 de la Conferencia Internacional del Trabajo. La Oficina debería compilar y divulgar estadísticas e información sobre la «economía bajo demanda» y su impacto en el trabajo decente.

- 141.** El portavoz del Grupo Gubernamental apoyó las declaraciones de los interlocutores sociales y enumeró las recomendaciones de su Grupo. Sugirió la pronta formulación de un instrumento de la OIT para el sector, que tomase en consideración los cambios tecnológicos y se basase en el Convenio sobre duración del trabajo y períodos de descanso (transportes por carretera (núm. 153) y el Convenio sobre los servicios de salud en el trabajo, 1985 (núm. 161). Los datos y las estadísticas desglosados sobre lesiones relacionadas con la SST también deberían compilarse de manera uniforme. La lista de enfermedades profesionales debería actualizarse y ampliarse. Debería promoverse el diálogo social a nivel regional y se deberían proporcionar datos sobre el transporte en la economía informal.
- 142.** El representante del Gobierno de Portugal añadió una serie de puntos para someter a consideración en relación con las PYME. Los instrumentos deberían incluir reglas sencillas aplicables a los propietarios-operadores, medidas que pudiesen adoptar las

empresas para ofrecer competencias profesionales, preparar un procedimiento de mantenimiento para garantizar la fiabilidad del vehículo, y formalizar las tareas de cada parte en la relación entre las empresas de transportes y las personas que transmiten las órdenes.

143. El representante del Gobierno de Côte d'Ivoire observó que, como habían mencionado los empleadores, la profesionalización del sector era muy importante, inclusive para los operadores de la economía informal, y la formación profesional debería organizarse adecuadamente teniéndolo presente. Propuso que la OIT promoviese la colaboración entre los países y la Organización en ámbitos como el de las competencias y los trámites fronterizos en los que pudiesen trabajar juntos, y dio el ejemplo de África, sugiriendo que la OIT podía ayudar en la obtención de financiación.

1.4. Examen y adopción del proyecto de conclusiones por la Reunión

144. El Grupo de Trabajo sobre las resoluciones presentó su proyecto de conclusiones a la Reunión en la séptima sesión de esta última.
145. El Presidente observó que en el proyecto de conclusiones aún quedaban algunas cuestiones pendientes que debían debatirse en sesión plenaria porque el Grupo de Trabajo no había tenido la oportunidad de completar su discusión.

Discusión plenaria del proyecto de conclusiones

Párrafos 1 a 14

146. Los párrafos 1 a 14 se adoptaron sin cambios.

Párrafo 15

147. La Secretaria Ejecutiva presentó las propuestas del Grupo de Trabajo para abordar las cuestiones no resueltas del párrafo 15, que figuraban entre corchetes:

- i) El texto original de la Oficina incluía: «Las entidades e intermediarios de la cadena de suministro son responsables, por lo que deberían garantizar la mejora de las condiciones de trabajo deficientes y desalentar las conductas de riesgo.»
- ii) Una enmienda del Grupo de los Empleadores propuso: «Las entidades e intermediarios de la cadena de suministro deberían, en el marco de sus operaciones respetar los ordenamientos jurídicos aplicables y velar por que se respeten los principios y derechos fundamentales en el trabajo.»
- iii) Una enmienda del Grupo Gubernamental propuso: «Las entidades e intermediarios de la cadena de suministro tienen grandes repercusiones en los trabajadores del transporte y deberían actuar para mejorar las condiciones laborales deficientes y para eliminar las conductas de riesgo de los trabajadores del transporte por carretera.»
- iv) El Grupo de los Trabajadores propuso: «Las entidades e intermediarios de la cadena de suministro tienen grandes repercusiones en los trabajadores del transporte y, cuando son responsables, deberían garantizar la mejora de las condiciones laborales deficientes y desalentar las conductas de riesgo.»

-
- 148.** El portavoz del Grupo de los Trabajadores explicó que su propuesta reflejaba la realidad de las cadenas de suministro, que operaban de manera distinta según los países y con arreglo a códigos voluntarios u obligatorios; pero los participantes en la cadena de suministro deberían rendir cuentas respecto de sus responsabilidades. Así, por ejemplo, en el sector del transporte, estas responsabilidades radicaban en los que cargaban los vehículos o tomaban las decisiones sobre cómo debían operar.
- 149.** El portavoz del Grupo de los Empleadores señaló que la cuestión del papel que desempeñaban las entidades de la cadena de suministro en el sector del transporte y la presión que en ocasiones se ejercía sobre los conductores, se planteaba en el informe de la Oficina, pero su Grupo no la había planteado. El orador observó que el tema de las cadenas de suministro era un tema delicado que se abordaría en la reunión de 2016 de la Conferencia Internacional del Trabajo de la OIT, y en el que a menudo tenía repercusiones la legislación nacional, y propuso un texto modificado: «Las entidades e intermediarios de la cadena de suministro deberían respetar los ordenamientos jurídicos aplicables y velar por que se respeten los principios y derechos fundamentales en el trabajo.»
- 150.** El portavoz del Grupo Gubernamental propuso un texto nuevo: «Las entidades e intermediarios de la cadena de suministro tienen grandes repercusiones en los trabajadores del transporte y deberían cooperar para mejorar las condiciones laborales deficientes y para promover la eliminación de las conductas de riesgo de todos los trabajadores del sector del transporte.»
- 151.** El portavoz del Grupo de los Trabajadores propuso añadir el texto siguiente al final de la propuesta del Grupo Gubernamental: «, 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».
- 152.** El portavoz del Grupo de los Empleadores propuso un texto nuevo que expresaba el punto de vista de los mandantes: «Las entidades e intermediarios de la cadena de suministro tienen grandes repercusiones en el sector del transporte, 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.»
- 153.** El portavoz del Grupo Gubernamental observó que la propuesta del Grupo de los Empleadores suprimía la referencia a la mejora de las condiciones de trabajo, que debería incluirse en el párrafo.
- 154.** El portavoz del Grupo de los Trabajadores estuvo de acuerdo.
- 155.** El secretario del Grupo de los Empleadores propuso el texto siguiente: «Las entidades e intermediarios de la cadena de suministro tienen grandes repercusiones en el sector del transporte que, en algunos casos, puede requerir mejoras de las condiciones de trabajo.» Explicó que no todas las empresas ofrecían condiciones de trabajo deficientes. El principio de la diligencia debida de conformidad con los Principios Rectores de las Naciones Unidas podía mantenerse al final de la oración.
- 156.** El portavoz del Grupo Gubernamental pidió que se aclarase la frase «que, en algunos casos, puede requerir mejoras».
- 157.** El portavoz del Grupo de los Empleadores dijo que el impacto de las cadenas de suministro en las condiciones de trabajo en el sector del transporte no era necesariamente negativo, por consiguiente, no existía el requisito automático de mejorar las condiciones de trabajo.
- 158.** El párrafo 15 fue adoptado en su versión enmendada.

Párrafos 16 a 20

159. Los párrafos 16 a 20 se adoptaron sin cambios.

Párrafo 21

- 160.** El Presidente se refirió a las cuestiones no resueltas que figuraban entre corchetes en el párrafo 21, e invitó a los mandantes a formular observaciones al respecto.
- 161.** El secretario del Grupo de los Trabajadores propuso sustituir el texto entre corchetes por: «En algunos países, las entidades de la cadena de suministro están participando en la búsqueda de soluciones holísticas para abordar los desafíos que plantea el trabajo decente en el sector en su situación actual.», para incluir las inquietudes del Grupo de los Empleadores.
- 162.** El secretario del Grupo de los Empleadores dijo que el principal problema no era la oración en sí, sino su ubicación bajo el título de «buenas prácticas para promover el diálogo social en el sector del transporte por carretera». Una cosa era mencionar buenas prácticas en los países, y otra era firmar conjuntamente un documento que implicase que dichos ejemplos eran un modelo. Las buenas prácticas estaban bien, pero podrían resultar poco prácticas en otras economías. Se mostró reticente a recomendar una práctica como modelo de promoción del diálogo social.
- 163.** El portavoz del Grupo Gubernamental propuso la siguiente subenmienda: «Las entidades de la cadena de suministro también deberían ser consultadas, junto a los interlocutores sociales, para encontrar soluciones holísticas a los desafíos que plantea el trabajo decente en el sector.». El portavoz del Grupo de los Trabajadores estuvo de acuerdo.
- 164.** El portavoz del Grupo de los Empleadores valoraba positivamente los esfuerzos del Grupo Gubernamental, pero mantenía su posición original puesto que consideraba que el texto nuevo se parecía mucho al original.
- 165.** El Vicepresidente trabajador añadió que se trataba de una mera representación fáctica de lo que estaba ocurriendo. Las entidades de la cadena de suministro participaban en la búsqueda de soluciones holísticas para abordar los desafíos que planteaba el trabajo decente. En muchos países, como Noruega, se trataba de actividades corrientes.
- 166.** El portavoz del Grupo de los Empleadores explicó que era positivo reconocer la evolución del diálogo social y referirse a las innovaciones en las cadenas mundiales de suministro, pero de lo que se trataba era de su situación en las conclusiones, dando a entender implícitamente que dichas actividades eran buenas prácticas.
- 167.** Por consiguiente, el portavoz del Grupo de los Trabajadores sugirió que la frase «en algunos países, las entidades de las cadenas de suministro están participando en la búsqueda de soluciones holísticas a los desafíos que plantea el trabajo decente en el sector» se trasladase del párrafo 21 al párrafo 16. Reiteró que el objetivo era fortalecer el texto, reconocer el problema de la subcontratación en la cadena de suministro y mencionar prácticas que ya existían, más que sugerir su conveniencia.
- 168.** El secretario del Grupo de los Empleadores se opuso a dicha formulación, ya que implicaba que se trataba de una solución.
- 169.** Se suprimió el texto entre corchetes. El párrafo 21 fue adoptado en su versión enmendada.

Párrafos 22 a 25

170. Los párrafos 22 a 25 se adoptaron sin cambios.

Párrafo 26

171. El representante del Gobierno del Brasil propuso trasladar «facilitar la transición de la economía informal a la formal» al final del apartado *a*), de conformidad con otros textos de la OIT, del siguiente modo: «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, facilitando al mismo tiempo la transición de la economía informal a la formal;».
172. El portavoz del Grupo de los Empleadores, refiriéndose a las dos frases en el apartado *b*) que se estaban discutiendo, propuso su supresión, su Grupo consideraba que bastaba con sugerir la aplicación de medidas para garantizar la igualdad de condiciones, porque la cuestión de la formación era delicada y no se había debatido lo suficiente, y prefería dejar estas cuestiones a la legislación nacional.
173. El portavoz del Grupo Gubernamental propuso texto nuevo para intentar dar cabida a estas inquietudes, a tenor de lo siguiente: «diseñar y aplicar medidas para asegurar la igualdad de condiciones y de condiciones en el trabajo para los interlocutores sociales de los Estados Miembros».
174. El portavoz del Grupo de los Empleadores señaló que sería maravilloso vivir en un mundo en que todos los trabajadores gozaran de las mismas condiciones y se aplicasen las mismas normas. Lamentablemente ese mundo ideal no existía, por lo que ese texto le parecía excesivo.
175. El secretario del Grupo de los Empleadores propuso la siguiente enmienda: «diseñar y aplicar medidas para asegurar la igualdad de condiciones y el respeto de los marcos jurídicos aplicables».
176. El secretario del Grupo de los Trabajadores propuso suprimir las dos frases entre corchetes y sustituirlas por: «diseñar y aplicar medidas para asegurar la igualdad de condiciones, y la aplicación por las empresas de la diligencia debida a lo largo de la cadena de suministro, de conformidad con los Principios Rectores sobre las empresas y los derechos humanos de las Naciones Unidas».
177. El secretario del Grupo de los Empleadores no estaba de acuerdo, argumentó que lo Principios Rectores de las Naciones Unidas eran aplicables a una empresa y a sus operaciones, pero no establecían que las empresas controlasen lo que hacían otras empresas en su cadena de suministro. No había consenso entre los participantes sobre las cuestiones relacionadas con la responsabilidad en la cadena de suministro. Por consiguiente, el Grupo de los Empleadores consideraba que la propuesta era inaceptable.
178. El portavoz del Grupo Gubernamental sugirió volver a la propuesta anterior y poner «... y el respeto de los marcos jurídicos aplicables», puesto que recibiría más aceptación por parte de la Reunión.
179. El secretario del Grupo de los Trabajadores reformuló la propuesta de su Grupo a tenor de la observación del Grupo de los Empleadores y de la propuesta del Grupo Gubernamental: «... 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», y explicó que se

trataba de poner de relieve la interacción entre los marcos jurídicos y los Principios Rectores de las Naciones Unidas.

- 180.** El Vicepresidente trabajador propuso subenmendar el apartado *d*), para que dijera: «los empleadores deberían asumir la responsabilidad de ofrecer programas de formación eficaces. Al abordar la formación como una inversión a largo plazo, los empleadores deberían motivar a los trabajadores a participar en dichos programas;».
- 181.** El portavoz del Grupo de los Empleadores propuso la siguiente enmienda: «los interlocutores sociales y los gobiernos deberían abordar la formación como una inversión a largo plazo;» el resto ya estaba cubierto en el apartado *c*). Sugirió unir los apartados *c*) y *d*) en uno solo.
- 182.** El portavoz del Grupo Gubernamental pidió que se aclarase la propuesta. Se preguntaba qué tenían que ver los gobiernos con la formación sectorial (puesto que se trataba de una cuestión que debían abordar los interlocutores sociales en el terreno) y qué se esperaba de los gobiernos.
- 183.** El secretario del Grupo de los Trabajadores se refirió a la propuesta del Grupo de los Empleadores y señaló que si los empleadores y los gobiernos consideraban la formación como una inversión a largo plazo, podían suprimirse las palabras «los interlocutores sociales y los gobiernos», puesto que la oración introductoria del párrafo 26 ya identificaba a los mandantes tripartitos. El Grupo de los Trabajadores apoyaba la propuesta del Grupo de los Empleadores de unir los apartados *c*) y *d*) en uno solo, al que podría añadirse lo siguiente: «La formación debería considerarse una inversión a largo plazo.». El párrafo 26, *d*), en su versión enmendada y unido al apartado *c*), fue adoptado.
- 184.** El representante del Gobierno del Brasil propuso una enmienda para que el apartado *g*) dijese: «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».
- 185.** El párrafo 26 fue adoptado en su versión enmendada.

Párrafo 27

- 186.** El representante del Gobierno del Brasil propuso trasladar «la transición de la economía informal a la formal» al apartado *b*), para que dijese: «diseñar 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;». Propuso añadir «promover» y «según proceda» al apartado *c*) para que dijese: «promover, elaborar y aplicar, según proceda, programas para la inspección y el mantenimiento periódicos de los vehículos;».
- 187.** El representante del Gobierno de Mauricio propuso añadir «formación adecuada» después de «... con la financiación, la formación y el equipo adecuados» en el apartado *d*).
- 188.** El representante del Gobierno del Brasil propuso sustituir «adoptar» por «considerar la adopción de» en el apartado *e*), porque el Código de prácticas era el resultado del esfuerzo conjunto de tres organizaciones, incluida la CEPE. Fuera de Europa el Código de prácticas debería «considerarse» más que «adoptarse».
- 189.** El secretario del Grupo de los Trabajadores señaló que la cobertura del Código de prácticas iba más allá de Europa, y que era mejor sustituir «considerar» por «fomentar y promover la adopción de...».

190. El representante del Gobierno del Brasil indicó que la utilización del término «sociedades buzón» en el apartado *f)* no era muy habitual, y que podía sustituirse por: «abordar la erosión de la base tributaria y la transferencia de los beneficios, mediante la aplicación de la legislación apropiada», que era más fácil de entender. Además, la traducción al español de «*letter box companies*» por «empresas ficticias» no era correcta, debía traducirse por «sociedades buzón». Era preciso prestar especial atención a la traducción al español. La Reunión optó por mantener el texto original.

191. El párrafo 27 fue adoptado en su versión enmendada.

Párrafo 28

192. El representante del Gobierno del Brasil propuso añadir «y otras organizaciones internacionales» al apartado *e)*. El texto propuesto rezaría: «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».

193. El párrafo 28 fue adoptado en su versión enmendada.

Adopción de las conclusiones

194. El proyecto de conclusiones, en su versión enmendada, fue adoptado por unanimidad por la Reunión.

Ginebra, 16 de octubre de 2015

(*Firmado*) Dr. J. V. Aguilar Zínser
Presidente

Conclusiones sobre la seguridad y la salud en el sector del transporte por carretera ¹

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.

¹ Estas conclusiones fueron adoptadas por la Reunión tripartita el 16 de octubre de 2015. De conformidad con los procedimientos establecidos, se someterán a la consideración del Consejo de Administración de la OIT.

-
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, fatiga, trastornos musculoesqueléticos, obesidad, apnea obstructiva del sueño, diabetes, abortos espontáneos, una mayor presión cardiovascular, trastornos renales, y 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.

Parte 2. Resoluciones

2.1. Composición del Grupo de Trabajo

- 195.** En su cuarta sesión plenaria, y en virtud de las disposiciones contenidas en el párrafo 1 del artículo 13, del Reglamento, la Reunión estableció un Grupo de Trabajo encargado de examinar la admisibilidad de las dos resoluciones presentadas de conformidad con los procedimientos establecidos en el párrafo 1 del artículo 14. El Grupo de Trabajo fue presidido por el Presidente de la Reunión, Dr. J. V. Aguilar Zínser (México) y su funcionamiento se definió a tenor de lo dispuesto en el artículo 14 del Reglamento.
- 196.** La Mesa de la Reunión acordó que el Grupo de Trabajo estaría compuesto por cuatro representantes adicionales de cada Grupo para tomar en consideración la distribución geográfica del Grupo Gubernamental. El Grupo de Trabajo estuvo compuesto por los siguientes miembros:

Mesa de la Reunión

Dr. J. V. Aguilar Zínser (México)	Presidente
Dr. H. Mapuranga (Zimbabwe)	Vicepresidente gubernamental
Sr. E. Higuera Gómez (Colombia)	Vicepresidente empleador
Sr. A. Wahl (Noruega)	Vicepresidente trabajador

Miembros gubernamentales

Congo	Sr. P. Mpan
Malasia	Sr. O. B. Mat Piah
Federación de Rusia	Dr. K. Todradze
Uruguay	Sra. L. Bergara Etchegoyen

Miembros empleadores

Sr. J. Hügel	(IRU)
Sr. J. Kaseya Kazadi	(República Democrática del Congo)
Sr. M. Pereira García	(España)
Sr. P. Verronen	(Finlandia)

Miembros trabajadores

Sra. G. Clement	(Barbados)
Sr. B. Matthew	(Estados Unidos)
Sr. F. Moreels	(Bélgica)
Sr. A. Sheldon	(Australia)

- 197.** En la sexta sesión plenaria de la Reunión el Presidente, en su calidad de Presidente del Grupo de Trabajo sobre las resoluciones y de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 8 del artículo 14 del Reglamento, presentó las recomendaciones de dicho Grupo para los proyectos de resolución sometidos a la Reunión. A tenor del citado artículo, también se había consultado a los Vicepresidentes de la Reunión sobre el contenido de su informe oral.

198. El Grupo de Trabajo tenía ante sí dos proyectos de resolución. En la quinta sesión plenaria, el Presidente informó a la Reunión de que ambas resoluciones se habían declarado admisibles. A tenor de lo dispuesto en el párrafo 6 del artículo 14 del Reglamento, la Reunión recomendó que el Grupo de Trabajo examinase las resoluciones en una segunda sesión antes de ser examinadas en sesión plenaria. El Grupo de Trabajo enmendó el texto de los proyectos de resolución a tenor de las propuestas hechas por sus miembros en el plazo establecido por la Mesa de la Reunión. El Grupo de Trabajo recomendó la adopción por la Reunión de los proyectos de resolución enmendados.

2.2. Examen y adopción de los proyectos de resolución por la Reunión

199. El Grupo de Trabajo sobre las resoluciones presentó dos proyectos de resolución a la Reunión en la séptima sesión de ésta última.

Resolución núm. 1

200. El Presidente informó de que este proyecto de resolución lo habían presentado conjuntamente el Grupo de los Empleadores y el Grupo de los Trabajadores. El Grupo de Trabajo había hecho pequeños cambios de redacción al texto.

201. La Reunión analizó y adoptó por unanimidad el proyecto de resolución, que se reproduce *infra* como Resolución relativa a las empresas de red de transporte – «El transporte del mañana».

Resolución núm. 2

202. El Presidente informó de que este proyecto de resolución lo había presentado el Grupo de los Trabajadores. El Grupo de Trabajo, tras enmendarlo para responder a las preocupaciones de sus miembros, presentó un segundo proyecto para su examen por la Reunión.

203. La Reunión analizó y adoptó por unanimidad el proyecto de resolución, que se reproduce *infra* como Resolución relativa a las empresas de red de transporte – «El transporte del mañana».

2.3. Resolución relativa a las empresas de red de transporte – «El transporte del mañana»²

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,

Reiterando la importante contribución del sector del transporte por carretera al desarrollo socioeconómico mundial, y la necesidad de mejorar continuamente la calidad y

² Esta resolución fue adoptada por la Reunión tripartita el 16 de octubre de 2015. De conformidad con los procedimientos establecidos, se someterá a la consideración del Consejo de Administración de la OIT.

seguridad de los servicios de transporte, así como las condiciones de trabajo y de vida de sus trabajadores;

Teniendo presente el objetivo de desarrollo sostenible 11 (meta 11.2), consistente en proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad;

Compartiendo el objetivo común de promover la innovación y la utilización de la tecnología de vanguardia en total conformidad con el marco legislativo y normativo;

Subrayando la necesidad de una igualdad de condiciones que asegure que todas las empresas de red de transporte estén cubiertas por el mismo marco jurídico y normativo que el establecido para las empresas de transporte, con el fin de evitar un impacto negativo en la seguridad del empleo, las condiciones de trabajo y la seguridad vial, así como la informalización de la economía formal;

Destacando asimismo la importancia de que se lleven a la práctica y cumplan plenamente las decisiones adoptadas por las autoridades competentes o judiciales en relación con las plataformas autodenominadas de transporte compartido contra retribución;

Poniendo de relieve la necesidad de promover el diálogo social y de observar los principios y derechos fundamentales y los derechos humanos en el trabajo definidos por la «Declaración Universal de Derechos Humanos» y por la «Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y su seguimiento», en particular cuando una industria está transformándose;

Invita al Consejo de Administración a que:

- a) aliente a los gobiernos, los interlocutores sociales y la Oficina Internacional del Trabajo (la Oficina), dentro de sus respectivos mandatos, a que elaboren, promuevan y apliquen una legislación que propicie la seguridad y salud en el trabajo y la innovación y asegure al mismo tiempo una igualdad de condiciones para todos en consonancia con el Programa de Trabajo Decente de la OIT y en el contexto del debate de la OIT sobre el futuro del trabajo;
- b) formule un llamamiento a las autoridades competentes de los Estados Miembros de la OIT para que aseguren la aplicación y el cumplimiento plenos de la legislación nacional relativa a las plataformas autodenominadas de transporte compartido contra retribución, y
- c) invite a la Oficina a recabar y difundir estadísticas e información sobre la «economía colaborativa» o la «economía basada en la demanda» (*on-demand economy*), y sobre sus efectos en el trabajo decente.

2.4. Resolución relativa a las buenas prácticas en lo que respecta a la seguridad en el transporte por carretera ³

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,

Reconociendo la función clave que desempeñan el sector del transporte por carretera y sus trabajadores en la economía mundial y para el desarrollo social y económico de los países en todo el mundo;

Reconociendo la necesidad de contar con sistemas para una remuneración justa y segura;

Destacando que los trabajadores dedicados al transporte por carretera de mercancías o pasajeros tanto a nivel interurbano como urbano presentan algunas de las tasas más altas de muertes y lesiones;

Subrayando que el sector del transporte por carretera se caracteriza y se ve influido por múltiples cadenas de suministro y cadenas de contratación que suelen generar presión en los márgenes incapacitando a los trabajadores del transporte para ejercer los principios y derechos fundamentales en el trabajo;

Tomando nota de las buenas prácticas en el ámbito de la seguridad vial y la salud de los trabajadores del transporte, de la seguridad en general y, en particular, del modelo «Tarifas de Seguridad» (*Safe Rates*) ⁴;

Recordando los Principios Rectores sobre las empresas y los derechos humanos de las Naciones Unidas que establecen el deber del Estado de proteger los derechos humanos y la responsabilidad de las empresas de respetar los derechos humanos;

Reconociendo la necesidad de elaborar y aplicar modelos para evitar la explotación de los trabajadores, las prácticas inseguras y las muertes en el sector, y de promover el trabajo decente para los trabajadores del transporte por carretera;

Invita al Consejo de Administración a que solicite a la Oficina Internacional del Trabajo que:

- a) lleve a cabo investigaciones adicionales en consulta con expertos tripartitos en el sector sobre buenas prácticas y sobre el modelo de las «Tarifas de Seguridad» (*Safe Rates*);
- b) utilice esas investigaciones para elaborar y dar a conocer un manual sobre instrumentos de buenas prácticas;

³ Esta resolución fue adoptada por la Reunión tripartita el 16 de octubre de 2015. De conformidad con los procedimientos establecidos, se someterá a la consideración del Consejo de Administración de la OIT.

⁴ Véase por ejemplo: *Road Safety Remuneration Tribunal*, <http://www.rsrt.gov.au/index.cfm/about-rsrt/what-rsrt/>, o P. James *et al.*: «Regulating supply chains to improve health and safety», en *Industrial Law Journal*, 36(2), págs. 175 y 176.

-
- c) convoque, según proceda, una reunión tripartita de expertos para elaborar y adoptar un repertorio de recomendaciones prácticas o directrices sobre buenas prácticas con respecto a la seguridad en el transporte por carretera, con el objetivo de proteger a la comunidad y a los trabajadores del sector del transporte por carretera contra todos los peligros en materia de seguridad y salud, de prevenir los accidentes y de promover una remuneración segura y justa, y
 - d) solicite el asesoramiento de académicos y otros expertos acerca de la elaboración del repertorio de recomendaciones prácticas o las directrices antedichas.

Parte 3. Otras labores

Interlocuciones de clausura

- 204.** El portavoz del Grupo de los Empleadores dio las gracias al Departamento de Políticas Sectoriales, a la Oficina, al Presidente y a los portavoces del Grupo Gubernamental y del Grupo de los Trabajadores. Destacó la importancia del sector del transporte por carretera, que estaba afrontando muchos desafíos y experimentando muchas oportunidades. Algunos de estos cambios eran negativos, tanto para los empleadores como para los trabajadores. La Reunión había supuesto un ejercicio de responsabilidad y madurez, y había dado lugar a un documento interesante y equilibrado.
- 205.** El portavoz del Grupo de los Trabajadores dio las gracias a todas las partes que habían participado en la Reunión. El sector del transporte por carretera era un sector peligroso, e insistió en la importancia de representar a sus trabajadores y de elaborar un programa con los siguientes pasos a seguir en el proceso de aplicación. Se mostró satisfecho con el carácter productivo del diálogo social, y subrayó los muchos ámbitos en los que se había llegado a un acuerdo entre las partes. Concluyó refiriéndose a una anécdota de un camionero danés y mencionando que la campaña para una «Europa con un transporte justo» ponía de manifiesto la necesidad de igualdad y equidad entre los trabajadores y los empleadores que trabajaban en condiciones distintas.
- 206.** El portavoz del Grupo Gubernamental dio las gracias a todas las partes que habían participado en la Reunión. Destacó la relevancia del sector del transporte y habló de la importancia de plantear la aplicación de las resoluciones.
- 207.** El representante del Gobierno del Brasil extendió a la Oficina la invitación a la Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial que se celebraría en Brasilia en noviembre de 2015. También destacó la importancia estratégica del sector para el crecimiento económico y su repercusión en otros sectores.
- 208.** La Secretaria General de la Reunión dio las gracias a todas las partes que habían participado en la Reunión, y las felicitó. Destacó el éxito logrado en la Reunión a través del diálogo social.
- 209.** El Presidente aplaudió el éxito de la Reunión y expresó su gratitud a todas las partes que habían participado. Insistió en que el éxito se construía con los ingredientes clave de la comunicación, la comprensión, la colaboración y la cooperación. Declaró que había sido un honor, tanto para él como para su país, México, presidir la Reunión.

**List of participants
Liste des participants
Lista de participantes**

Chairperson
Président
Presidente

Dr. José Valente AGUILAR ZINSER, General Director of Protection and Preventive Medicine in Transport, Mexico.

Members representing Governments
Membres représentant les gouvernements
Miembros representantes de los gobiernos

BANGLADESH

Mr Miah Abdullah MAMUN, Additional Secretary, Ministry of Labour and Employment, Bangladesh Secretariat, Dhaka, Bangladesh.

BELGIUM BELGIQUE BÉLGICA

M^{me} Sofie WILLEMS, attachée, direction générale du Contrôle du bien-être au travail, SPF Emploi, Travail et Concertation sociale, Bruxelles, Belgique.

**BOLIVIA, PLURINATIONAL STATE OF
BOLIVIE, ETAT PLURINATIONAL DE
BOLIVIA, ESTADO PLURINACIONAL DE**

Sr. Mario SALINAS REYES, Ministerio de Trabajo, Empleo y Previsión Social.

BRAZIL BRÉSIL BRASIL

Sra. Renata Maia BARBOSA NAMEKATA, Auditora Fiscal del Trabajo, Ministerio de Trabajo, Esplanada dos Ministérios, Brazil.

Sr. Francisco FIGUEIREDO de SOUZA, Segundo Secretario, Misión Permanente del Brasil ante la Oficina de las Naciones Unidas, Ginebra, Suiza.

CAMBODIA CAMBODGE CAMBOYA

Mr Chanboroth BOU, Labour Counsellor, Permanent Mission of the Kingdom of Cambodia, Geneva, Switzerland.

Mr Yang SOKHA, Assistant of Labour Counsellor, Permanent Mission of the Kingdom of Cambodia in Geneva, Switzerland.

CAMEROON CAMEROUN CAMERÚN

M. Bruno Alain Richard EYOUM DOUALLA, médecin, sous-directeur de la Santé et de la Sécurité au travail/MINTSS, Cameroun.

CHILE CHILI

Sr. Pablo LAZO-GRANDI, Agregado Laboral, Misión de Chile ante la Oficina de las Naciones Unidas, Ginebra, Suiza.

CHINA CHINE

Mr Lv BING, Director of Road Transportation Division, Department two of Work Safety Supervision, Beijing, China.

CONGO

M. Placide MPAN, directeur général des Transports terrestres, Brazzaville, Congo.

CÔTE D'IVOIRE

M. Kouakou Romain KOUAKOU, direction générale des Transports terrestres et de la Circulation, ministère des Transports, Abidjan, Côte d'Ivoire.

**DOMINICAN REPUBLIC
RÉPUBLIQUE DOMINICAINE
REPÚBLICA DOMINICANA**

Sra. Priscila BAUTISTA DE LA CRUZ, Consejera de la Misión Permanente, Misión Permanente de la República Dominicana.

INDONESIA INDONÉSIE

Mr MUZAKIR, Head of Section, Ministry of Manpower of the Republic of Indonesia.

Mr Arsi Dwinugra FIRDAUSY, First Secretary, Permanent Mission of the Republic of Indonesia.

MALAYSIA MALAISIE MALASIA

Mr Omar bin MAT PIAH, Deputy Director-General (Occupational Safety), Department of Occupational Safety and Health, Ministry of Human Resources, Malaysia.

Mr Ummar Jai Kumar ABDULLAH, Labour Attaché, Permanent Mission of Malaysia, Geneva, Switzerland.

MAURITIUS MAURICE MAURICIO

Mr Seetuldeo BALGOBIN, Director, Occupational Safety and Health, Ministry of Labour, Industrial Relations and Employment, Port Louis, Mauritius.

MEXICO MEXIQUE MÉXICO

Sr. Luis Rodrigo Morales Vélez, Labor Attaché – Ministro de Asuntos Laborales en Europa, Misión Permanente de México, Ginebra, Suiza.

MOROCCO MAROC MARRUECOS

M. Fadil SEMLALI, chef de la division des Affaires techniques, direction des Transports routiers et de la Sécurité routière, Rabat, Maroc.

MOZAMBIQUE

Dr. Eulália Leandra DE ARAÚJO MBEBE DA COSTA, Directora do Programa Nacional de Saúde Ocupacional, Ministério da Saúde, Maputo, Mozambique.

NIGERIA NIGÉRIA

Mr Charles CHUKUDI OLIUGU, Assistant Director Factories, Nigeria.

PORTUGAL

M. Manuel MADURO ROXO, Subinspector Geral, Autoridade para as Condições do Trabalho, Lisboa, Portugal.

RUSSIAN FEDERATION RUSSIE, FÉDÉRATION DE RUSIA, FEDERACIÓN DE

Mr Konstantin TODRADZE, Adviser, Ministry of Labour and Social Protection, Russian Federation.

SRI LANKA

Mr A. WIMALAWEERA, Senior Assistant Secretary (Labour and Foreign Relations), Ministry of Labour, Colombo, Sri Lanka.

SUDAN SOUDAN SUDÁN

Mr Omar Osman Mohamed IBRAHIM, General Manager, Ministry of Transport, Roads and Bridges, National Highway Authority, Sudan

THAILAND THAÏLANDE TAILANDIA

Ms Chuleerat THONGTIP, Minister-Counsellor (Labour), Permanent Mission of Thailand, Geneva, Switzerland.

URUGUAY

Sra. Lía BERGARA, Segunda Secretaria, Misión Permanente de la República Oriental del Uruguay, Ginebra, Suiza.

VENEZUELA, BOLIVARIAN REPUBLIC OF VENEZUELA, RÉPUBLIQUE BOLIVARIENNE DU VENEZUELA, REPÚBLICA BOLIVARIANA DE

Sr. Carlos Enrique FLORES, Consejero Laboral, Misión Permanente de la República Bolivariana de Venezuela, Ginebra, Suiza.

ZIMBABWE

Dr Humphrey MAPURANGA, Senior Medical Adviser, National Social Security Authority, Department of Occupational Safety and Health, Harare, Zimbabwe.

Mr Yang SOKHA, Assistant of Labour Counsellor, Permanent Mission of the Kingdom of Cambodia, Geneva, Switzerland.

Mr Obio M. CHINYERE, Managing Director, Traffic and Safety of Zimbabwe, Harare, Zimbabwe.

Members representing the Employers
Membres représentant les employeurs
Miembros representantes de los empleadores

Sr. José de Jesús MUÑOZ SÁNCHEZ, Representante de Relaciones con Organismos Internacionales, CONCAMIN, México

Sr. Edgar HIGUERA GÓMEZ, Manager, ANDI, Bogotá, Colombia.

M. Joseph KASEYA KAZADI, responsable de division Formation, Fédération des entreprises du Congo, Kinshasa.

Mr Mehran NEJATI, Inspector, Iranian Confederation of Employers' Associations (ICEA), Head of Board of Directors of Nejat Bandar Transportation Company (NBTC), Tehran, Islamic Republic of Iran.

Sr. Miguel PEREIRA GARCÍA, Director, Departamento Laboral, Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), Madrid, España.

M. Pierre STEENBERGHEN, secrétaire général, GTL, Bruxelles, Belgique.

Mr Petri VERRONEN, Director of Legal Affairs, Employers' Federation of Road Transport, Helsinki, Finland.

Employer observers
Employeurs en qualité d'observateurs
Empleadores que participan en calidad de observadores

Mr Laurie D'APICE, Australian Road Transport Industrial Organization – ARTIO NSW, Australia.

Mr Jens HÜGEL, Head, Goods Transport and Sustainable Development, IRU, Geneva, Switzerland.

Mr Janusz LACNY, President, IRU, Geneva, Switzerland.

Sra. Gloria Mercedes LÓPEZ OROZCO. Ph. D., Dir. Maestría en Logística Integral, Grupo de Investigación – GICPE, Facultad de Ingeniería – Dpto. OyS., Colombia.

Mr. Jan NEMEC, Head, Social Affairs, EU Road Safety and Infrastructure, IRU, Brussels, Belgium.

Mr Lars NIELSEN, Brancheorganisation for den danske vejgodstransport (ITD), Senior Adviser, Regulatory Affairs, Denmark.

Mr Larsen SOREN HYLDSTRUP, CEO, Nordic Logistics Association, Brussels, Belgium.

Ms Cécile SADOUX, KMSD department, Senior Manager UITP, Brussels Belgium.

Dr. Lucio ZEMBORAIN, Consejero jurídico, Federación Argentina de Entidades Empresarias de Autotransportes de Cargas (FADEEAC), Buenos Aires, Argentina.

Members representing the workers
Membres représentant les travailleurs
Miembros representantes de los trabajadores

M. Rabo BRAHIMA, président, Union des chauffeurs routiers du Burkina (UCRB), Ouagadougou, Burkina Faso.

Ms Grace CLEMENT, Assistant General Secretary/Tutor, the Barbados Workers' Union (BWU), Bridgetown, Barbados.

Sr. José Francisco MORA GUERRA, Presidente Nacional, Sindicato Nacional de Rama y Servicios del Transporte de Colombia (SNTT), Bogotá, Colombia.

Mr Frank MOREELS, Belgian Transport Union, Co-President, Federal Secretary, Road Transport and Logistics, Antwerp, Belgium.

Ms Susan MURRAY, National Health and Safety Adviser, Transport, Food, Logistics, Unite the Union, London, United Kingdom.

Ms Sari SAIRANEN, National Health and Safety Director, Unifor Canada, Unifor's National Office, Toronto, Canada.

Ms Sheela SANJAY NAIKWADE, Coordinator for ITF/LO–TCO Project, Maharashtra State Transport Kamgar Sanghatana (MSTKS), India.

Mr Tony SHELDON, National Secretary, Transport Workers' Union of Australia (TWU), Sydney, Australia.

Mr Asbjørn WAHL, Adviser, Oslo, Norway.

Mr Edward WATT, Director of Special Projects, Amalgamated Transit Union (ATU), Washington, United States.

Worker advisers
Conseillers techniques des travailleurs
Consejeros técnicos de los trabajadores

Mr Edwin ATEMA, FNV Bondgenoten, Union Official, the Netherlands.

Ms Mira BALL, Head, Federal Departments for Rail and Road Transport, Berlin.

Dr Alison BARNES, Adviser, Transport Workers' Union of Australia (TWU), Sydney, Australia.

Prof. Michael H. BELZER, Adviser, Transport Workers' Union of Australia (TWU), Wayne State University, Detroit, United States.

Mr Lamont BYRD, Health and Safety Director, Teamsters, Washington, United States.

Ms Claire CLARKE, Senior Section Assistant, International Transport Workers' Federation (ITF), ITF House, London, United Kingdom.

Mr Stephen COTTON, General Secretary, International Transport Workers' Federation (ITF), ITF House, London, United Kingdom.

Mr Carl DELINGSRUD, Adviser, Oslo, Norway.

Mr Paul DOUGHTY, Adviser, Transport Workers' Union of Australia (TWU), Sydney, Australia.

Ms Wol San LIEM, Director of International Affairs, Korean Federation of Public Services and Transportation Workers' Unions, Seoul, Republic of Korea.

Ms Janina MALINOVSKA, Inland Transport Assistant Section Secretary, International Transport Workers' Federation (ITF), ITF House, London, United Kingdom.

Mr Biju MATTHEW, Secretary, National Taxi Workers Alliance, New York, United States.

Ms Ainara LÓPEZ NAVAS, Translator Specialist, International Transport Workers' Federation (ITF), ITF House, London, United Kingdom.

Sr. Evans DIEZ, Delegado del sector de actividades de larga distancia, Federación Nacional de Trabajadores Camioneros y Obreros del Transporte Automotor de Cargas, Logística y Servicios, Buenos Aires, Argentina.

Sr. Omar PÉREZ, Secretario de Política de Transporte, Federación Nacional de Trabajadores Camioneros y Obreros del Transporte Automotor de Cargas, Logística y Servicios, Buenos Aires, Argentina.

Ms Antonia RYAN, PA to Secretary, International Transport Workers' Federation (ITF), ITF House, London, United Kingdom.

Mr Brian SHERLOCK, Worker Safety Specialist for the ATU International, Amalgamated Transit Union, Washington, United States.

Mr Ruwan SUBASINGHE, Legal Adviser, International Transport Workers' Federation (ITF), ITF House, London, United Kingdom

M. Alain SUTOUR, secrétaire, Fédération nationale des syndicats de transports, CGT-BUS RATP, Chairman – ETF Urban Public Transport Committee, Paris, France.

Mr Mac URATA, Inland Transport Section Secretary, International Transport Workers' Federation (ITF), ITF House, London, United Kingdom.

Sr. Mario VILLALBA, Federación Nacional de Trabajadores Camioneros y Obreros del Transporte Automotor de Cargas, Logística y Servicios, Delegado del sector de actividades de larga distancia,, Buenos Aires, Argentina.

Ms Lily ZHANG, Director of Research and of Global Affairs, Transport Workers' Union of Australia (TWU), Sydney, Australia.

Representatives of international non-governmental organizations
Représentants d'organisations internationales non gouvernementales
Representantes de organizaciones internacionales no gubernamentales

United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)
Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE)
Comisión Económica para Europa (CEPE)

Mr Francesco DIONORI, Chief, Transport Networks and Logistics Section.

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)
Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

Ms Anila PREMTI, Associate Legal Affairs Officer, UNCTAD, Division on Technology and Logistics, TLB, Policy and Legislation Section, Geneva, Switzerland.

World Health Organization (WHO)
Organisation mondiale de la santé (OMS)
Organización Mundial de la Salud (OMS)

Dr Margaret PEDEN, Coordinator, Unintentional Injury Prevention, Management of Noncommunicable Diseases, Disability, Violence and Injury Prevention (NVI), Geneva, Switzerland.

International Road Transport Union (IRU)
Union internationale des transports routiers
Unión Internacional de Transportes por Carretera

Mr Jens HÜGEL, Head, Goods Transport and Sustainable Development, IRU, Geneva, Switzerland.

Mr Janusz LACNY, Prèsident, IRU, Geneva, Switzerland.

Mr Jan NEMEC, Head, Social Affairs, EU Road Safety and Infrastructure, IRU, Brussels, Belgium.

M. Oleg KAMBERSKI, responsable – Transport de passagers, IRU, Bruxelles, Belgique.

International Transport Workers' Federation (ITF)
Fédération internationale des ouvriers du transport
Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte

Ms Claire CLARKE, Senior Section Assistant, International Transport Workers' Federation (ITF), London, United Kingdom.

Mr Stephen COTTON, General Secretary, International Transport Workers' Federation (ITF), London, United Kingdom.

Ms Janina MALINOVSKA, Inland Transport Assistant Section Secretary, International Transport Workers' Federation (ITF), London, United Kingdom.

Ms Ainara LÓPEZ NAVAS, Translator Specialist, International Transport Workers' Federation (ITF), London, United Kingdom.

Ms Antonia RYAN, PA to Secretary, International Transport Workers' Federation (ITF), London, United Kingdom.

Mr Ruwan SUBASINGHE, Legal Adviser, International Transport Workers' Federation (ITF), London, United Kingdom.

Mr Mac URATA, Inland Transport Section Secretary, International Transport Workers' Federation (ITF), London, United Kingdom.

International Union of Public Transport (UITP)
Union internationale des transports publics
Unión Internacional de Transportes Públicos

Mr Joe KENNY, Chief HR Officer, Bus Eiréann, Chair of the UITP Commission on Business and HR Management, Bus Éireann, Dublin, Ireland.

Ms Cécile SADOUX, KMSD Department, Senior Manager UITP, Brussels, Belgium.

International Organisation of Employers (IOE)
Organisation internationale des employeurs (OIE)
Organización Internacional de Empleadores (OIE)

M. Jean DEJARDIN, conseiller, Genève, Suisse.