

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO  
Departamento de Actividades Sectoriales

**Informe final**

**Foro de diálogo mundial sobre la seguridad  
en la cadena de suministro en relación  
con el embalaje de los contenedores**  
(Ginebra, 21 y 22 de febrero de 2011)

Ginebra, 2011



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 [pubdroit@ilo.org](mailto:pubdroit@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.ifrro.org](http://www.ifrro.org) puede encontrar la organización de derechos de reproducción de su país.

---

Foro de diálogo mundial sobre la seguridad en la cadena de suministro en relación con el embalaje de los contenedores Informe final.

ISBN 978-92-2-325143-7 (print)

ISBN 978-92-2-325143-7 (print)

Seguridad / seguridad en el trabajo / carga / container / embalaje / cadenas de valor

15.06

Publicado también en francés: *Forum de dialogue mondial sur la dans la chaîne d'approvisionnement concernant le remplissage des conteneurs. Rapport final* (ISBN 978-92-2-225143-8), Ginebra, 2011, y en inglés: *Global Dialogue Forum on Safety in the Supply Chain in Relation to Packing of Containers. Final report* (ISBN 978-92-2-125143-9), Ginebra, 2011.

#### *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 electrónicos de la OIT pueden obtenerse en las principales librerías o en oficinas locales de la OIT en muchos países o pidiéndolas a Publicaciones de la OIT, Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza. También pueden solicitarse catálogos o listas de nuevas publicaciones a la dirección antes mencionada o por correo electrónico a [pubvente@ilo.org](mailto:pubvente@ilo.org).

Vea nuestro sitio en la red: [www.ilo.org/publns](http://www.ilo.org/publns).



---

## Índice

	<i>Página</i>
Introducción .....	1
Declaraciones inaugurales.....	1
Punto 1: Factores que redundan en prácticas deficientes de embalaje de contenedores .....	3
Punto 2: Cumplimiento de las normas sobre arrumazón de contenedores.....	6
Punto 3: Formación sobre embalaje de contenedores y actividades de divulgación y aplicación de las normas comunes y prácticas óptimas entre todas las partes interesadas.....	11
Punto 4: Recomendaciones con miras a la adopción, en toda la cadena de suministro, de un enfoque común para la correcta aplicación de las normas idóneas y prácticas óptimas en la arrumazón de contenedores, y actividades de seguimiento .....	14
Panel de discusión: «La inspección de los contenedores para el transporte de la mercancía».....	15
Examen y adopción de los puntos de consenso del Foro .....	17
Observaciones finales.....	18
Puntos de consenso y conclusiones del Foro.....	21
Introducción .....	21
Tema 1: Factores que redundan en prácticas deficientes de embalaje de contenedores .....	21
Puntos sobre los cuales se alcanzó un consenso .....	21
Puntos sobre los cuales no se alcanzó un consenso.....	22
Tema 2: Cumplimiento de las normas sobre arrumazón de contenedores.....	22
Puntos sobre los cuales se alcanzó un consenso .....	22
Tema 3: Formación sobre embalaje de contenedores y actividades de divulgación y aplicación de las normas comunes y prácticas óptimas entre todas las partes interesadas.....	23
Puntos sobre los cuales se alcanzó un consenso .....	23
Punto sobre el cual no se alcanzó un consenso.....	24
Tema 4: Recomendaciones con miras a la adopción, en toda la cadena de suministro, de un enfoque común para la correcta aplicación de las normas idóneas y prácticas óptimas en la arrumazón de contenedores, y actividades de seguimiento .....	25
Puntos sobre los cuales se alcanzó un consenso.....	25
Cuestionario de evaluación .....	27
Lista de participantes.....	31



---

## Introducción

1. El Foro de diálogo mundial sobre la seguridad en la cadena de suministro en relación con el embalaje de los contenedores se celebró en la Oficina Internacional del Trabajo, en Ginebra, del 21 al 22 de febrero de 2011. El Consejo de Administración de la OIT aprobó por primera vez la convocatoria de este Foro en su 304.<sup>a</sup> reunión (marzo de 2009), y éste recibió una aprobación final en la 309.<sup>a</sup> reunión (noviembre de 2010). El objetivo era centrarse en el embalaje seguro de los contenedores, con objeto de alcanzar unas conclusiones y puntos de consenso para hacer frente a las prácticas deficientes en este sector, y brindar asimismo una oportunidad de examinar la difusión y aplicación de las normas comunes y buenas prácticas, con el fin de mejorar la seguridad de las personas y los bienes, al igual que la eficiencia de las operaciones de transporte.
2. En su 304.<sup>a</sup> reunión (marzo de 2009), el Consejo de Administración propuso organizar un foro de dos días en 2011 sobre la seguridad de los contenedores en la cadena de suministro y la arrumazón de los contenedores, basado en los estudios que se preveía realizar en 2010 en relación con la identificación, adopción y promoción de buenas prácticas para aplicar las normas pertinentes existentes sobre la seguridad de los contenedores. Se decidió que el Foro contara con la presencia de seis participantes empleadores y seis participantes trabajadores, representantes de los gobiernos interesados, y observadores provenientes de organizaciones pertinentes a sus propias expensas. En noviembre de 2010, el Consejo de Administración en su 309.<sup>a</sup> reunión propuso modificar la decisión adoptada en marzo de 2009, en la 304.<sup>a</sup> reunión del Consejo de Administración, con miras a prever un foro de diálogo mundial de dos días en lugar de un taller técnico mundial, ya que era más apropiado para el alcance de la discusión. Se señaló que el objetivo de la reunión tal como había sido establecido por el Consejo de Administración en marzo de 2009 seguía siendo el mismo, al igual que la composición de la reunión.
3. El Foro fue presidido por el Sr. Seiichi Tajima, Primer Secretario de la Misión Permanente del Japón, Ginebra. Los coordinadores de grupo del Foro fueron elegidos como sigue:

*Coordinador del Grupo Gubernamental:* Sr. Keith Bradley (Gobierno del Reino Unido)

*Coordinador del Grupo de los Empleadores:* Sr. Damian John Viccars

*Coordinador del Grupo de los Trabajadores:* Sr. Mike Gibbons

4. Asistieron al Foro representantes de los Gobiernos de: Argentina, Azerbaiyán, Camerún, China, República del Congo, República Dominicana, Ecuador, Eslovenia, Haití, Japón, Jordania, Madagascar, Marruecos, Nigeria, Pakistán, Panamá, Qatar, Reino Unido, Sudáfrica, Tailandia, Trinidad y Tabago y Turquía. Asistieron asimismo 11 representantes de los empleadores y 12 representantes de los trabajadores. Además, se contó con la presencia de representantes de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE), el Panel Internacional de Seguridad de la asociación Internacional de Coordinación del Transporte de Carga (ICHCA), la Unión Internacional de Seguros de Transportes (IUMI), la Organización Internacional de Empleadores (OIE) y la Confederación Sindical Internacional (CSI).

## Declaraciones inaugurales

5. El Sr. George Dragnich, Director Ejecutivo del Sector de Diálogo Social de la OIT, dio la bienvenida a los participantes al Foro. Señaló que el Departamento de Actividades Sectoriales era responsable de la dimensión sectorial de la labor de la OIT y abordaba

---

todos los aspectos del trabajo, incluido el sector del transporte. El enfoque sectorial permitía comprender mejor el mundo del trabajo al congregarse a los mandantes en los planos nacional, regional e internacional. Asimismo, esta estrategia permitía que se abordaran los cuatro objetivos estratégicos de la OIT y que la labor de la OIT en sectores específicos obtuviera resultados prácticos. El Departamento de Actividades Sectoriales promovía el diálogo social en combinación con estudios, reuniones, actividades nacionales, programas de acción y actividades relacionadas con las normas, así como una serie de actividades intersectoriales. El Foro de diálogo mundial era un ejemplo excelente que tendría efectos directos en el sector del cual se trata.

6. La Secretaria General, Sra. Alette Van Leur, en su discurso inaugural, planteó la cuestión de si estos accidentes se podían haber evitado o no. La OIT y sus mandantes estaban firmemente convencidos de que este tipo de accidentes podían prevenirse. El propósito del Foro era proporcionar una plataforma de discusión sobre la seguridad de la arrumazón de los contenedores, con el fin de alcanzar conclusiones y puntos de consenso para hacer frente a las prácticas deficientes en este sector. Si bien era importante asegurar la eficiencia en este sector, era igualmente importante garantizar la seguridad de los trabajadores y de otras personas involucradas. Los esfuerzos desplegados para abordar la seguridad en este sector debían intensificarse, ya que la seguridad y la salud eran componentes integrantes de la mejora de la cadena de suministro. Expresó su confianza en que el Foro pudiera producir puntos de consenso y conclusiones que contribuyeran a mejorar la eficacia y eficiencia de las operaciones de la cadena de suministro, y a garantizar la seguridad de los trabajadores en la cadena de suministro. Concluyó señalando que el Foro de diálogo mundial era un proceso de creación de confianza en el que se reconocían y respetaban las diferencias entre las culturas, los países y los participantes, y que el aspecto más importante del Foro era alcanzar un consenso para promover, propiciar e impulsar la aplicación de buenas prácticas en la arrumazón de los contenedores.
7. El Secretario Ejecutivo ofreció una visión de conjunto del informe de referencia para la discusión del Foro, preparado por el Sr. Bill Brassington en nombre de la OIT. El informe había sido elaborado como parte del Programa de Actividades Sectoriales y se basaba en las conclusiones de un estudio de investigación pertinente llevado a cabo por el Sr. Bill Brassington de ETS Consulting. Habían contribuido al informe muchos expertos en el terreno, y varias organizaciones internacionales como la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE), la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), la Asociación Internacional de Puertos (IAPH), la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU), el Global Shippers' Forum (GSF – Foro Mundial de Cargadores), la Cámara Naviera Internacional (ICS), y los coordinadores gubernamentales regionales en Ginebra habían aportado valiosos comentarios a lo largo del programa. El informe se concluyó en octubre de 2010, por lo que no incluía ningún cambio pertinente introducido desde entonces.
8. El coordinador del Grupo de los Empleadores subrayó la importancia de este tema. Enumeró brevemente los agentes de la cadena de suministro, desde los transportistas hasta los puertos que manipulaban la carga. Estaba claro que los empleadores debían proteger a los trabajadores. Era importante discutir las medidas que podían ser tanto realísticamente y efectivamente implementadas para eliminar prácticas no seguras. Se debería impartir formación y educación para adoptar unas prácticas seguras. Era preciso alcanzar un consenso sobre cómo lograr este objetivo. Era fundamental no culpar a nadie; por el contrario, se debería proporcionar información a todo aquél que la necesitara.
9. El coordinador del Grupo de los Trabajadores señaló que muchos accidentes se habían producido debido al peso excesivo y la estiba poco uniforme de los contenedores. Era esencial impartir educación y formación, y las personas interesadas deberían saber si las cargas se habían introducido en el contenedor y cuánto pesaba este último. No había supervisión en lo que respecta a este tema y la falta de formación era habitual. La situación



---

sólo podía empeorar, ya que el comercio mundial aumentaba constantemente. Pidió que se elaboraran normas y reglas internacionales sobre la arrumazón segura de los contenedores.

10. El coordinador del Grupo Gubernamental señaló que su Grupo había identificado cuatro ámbitos que debían abordarse en el Foro. En primer lugar, debían especificarse las responsabilidades de las partes que embalaban los contenedores. En segundo lugar, se debía identificar qué tipo de carga se embalaba en los contenedores. En tercer lugar, la seguridad del trabajador debía ser el centro de atención. En cuarto lugar, indicó que debía haber técnicas de evaluación de los riesgos, y que se debía tomar conciencia general sobre estas técnicas. Mencionó las cuestiones relativas a la carga, el derrame y el control. Señaló que el informe no incluía una declaración sobre el trabajo infantil. Puso énfasis en la disponibilidad de material de formación, que debía ser simple y conciso.
11. El representante del Gobierno del Japón subrayó el interés de su país en el tema, y dijo que valoraba los esfuerzos desplegados para celebrar el Foro. El informe era informativo y ponía de relieve puntos importantes. Su país celebraría consultas con los agentes interesados con miras a elaborar directrices.
12. El representante del Gobierno de Trinidad y Tabago señaló que incumbía al empleador asegurarse de que no se produjeran accidentes. El empleador debía mostrar que no se escatimaban esfuerzos para evitar los accidentes.
13. El representante del Gobierno del Ecuador agradeció al coordinador del Grupo Gubernamental que hubiera planteado la cuestión del trabajo infantil, y recordó que esta cuestión debía contemplarse en los puntos de consenso.

#### **Punto 1: Factores que redundan en prácticas deficientes de embalaje de contenedores**

14. El Secretario Ejecutivo presentó el primer punto de discusión. El propósito de este punto era permitir la identificación y mejor comprensión de los principales motivos que conducían a unas prácticas deficientes, y allanar el camino para la identificación de medidas apropiadas con el fin de eliminar estas últimas.
15. El coordinador del Grupo Gubernamental hizo referencia a la formación, o a la falta de formación, como elemento clave para transportar contenedores no seguros en todo el mundo. Existían orientaciones, pero éstas no llegaban a aquéllos que las necesitaban. Era necesario elaborar unas orientaciones simples e impartir una formación adecuada. El costo de las publicaciones era un obstáculo, ya que muchos no podían hacer frente al mismo.
16. El coordinador del Grupo de los Empleadores señaló que en el informe se especificaban las causas de los accidentes y se demostraba la necesidad de recopilar más datos. La difusión de unas orientaciones era fundamental; la existencia de orientaciones no planteaba problemas, sino que el principal obstáculo era cómo obtenerlas. Debían comprenderse mejor las causas de los accidentes, y comunicarse efectivamente las orientaciones. También se desconocían ciertas normas clave, y preocupaban la falta de disponibilidad y el difícil acceso a las Directrices OIT/OMI/ONU-CEPE.
17. El coordinador del Grupo Gubernamental señaló que, en primer lugar, las responsabilidades de las personas en la cadena de suministro no estaban bien definidas, y que con frecuencia confiaba en que la persona que se hallaba en la fase anterior de la cadena de suministro hubiera hecho su trabajo. Asimismo, la formación debía ser simple y accesible.

- 
- 18.** El representante del Gobierno de Trinidad y Tabago subrayó también la necesidad de impartir formación y de mejorar la gestión. Explicó que era preciso comprender el riesgo que corrían aquéllos que trabajaban en la cadena de suministro. Señaló que examinar la frecuencia de los accidentes era una medida reactiva. En Trinidad y Tabago, la responsabilidad era la meta de un programa de inspección de la Autoridad de la Seguridad y la Salud en el Trabajo, y que se habían elaborado indicadores clave del rendimiento en relación con las prácticas existentes, los riesgos en el lugar de trabajo a lo largo de la cadena de suministro, y los casos en que podía aplicarse la prevención de los riesgos. Por último, propuso que el Foro examinara cómo mejorar los indicadores clave.
  - 19.** El representante del Gobierno de Marruecos indicó que existían prácticas inadecuadas en la cadena de suministro que provocaban accidentes. Había causas que podían identificarse y abordarse mediante una formación apropiada. La seguridad preocupaba a todos los agentes de la cadena de suministro. Los comités de seguridad y salud, y las autoridades responsables de la salud en el trabajo tenían un importante papel que desempeñar. Era preciso proporcionar información a todas las personas interesadas, y reconocer la posible gravedad de los accidentes.
  - 20.** La representante del Gobierno de la República del Congo subrayó el papel de los gobiernos a la hora de velar por la aplicación de buenas prácticas. Dio un ejemplo de su país. Los gobiernos deberían supervisar atentamente las actividades portuarias, ya que algunas empresas no siempre son supervisadas debidamente. Las empresas deberían contar con fondos adecuados para impartir formación. Las publicaciones son, con frecuencia, costosas. Era necesario proporcionar manuales a los trabajadores e impartir formación permanente a todos los trabajadores interesados.
  - 21.** El representante del Gobierno del Ecuador reiteró las observaciones formuladas por los participantes anteriores sobre la importancia que revestían la formación y la accesibilidad a unas directrices. Era preciso que los trabajadores comprendieran la importancia de cumplir las normas sobre el embalaje. Se propuso que la OIT recopilara estadísticas para analizar los accidentes.
  - 22.** El representante del Gobierno del Japón reafirmó los comentarios formulados por otros participantes sobre la accesibilidad de las Directrices OIT/OMI/ONU-CEPE. En los casos en que se había accedido a las mismas, habían sido de gran utilidad, y la nueva legislación del Japón reflejaría una gran parte de su contenido. Sin embargo, podía mejorarse una parte del contenido de términos como el «centro de gravedad». Se proporcionaba una explicación para el valor vertical, pero en términos de valor horizontal la información facilitada era bastante vaga. Las directrices debían contener explicaciones detalladas sobre la presión ejercida por el peso en los neumáticos de los vehículos. Japón aplicaría las directrices. El desafío parecía ser lograr que las directrices se aplicaran en todo el mundo, para que se estableciera una igualdad de condiciones. Se consideraba oportuno actuar en cooperación con otros países.
  - 23.** Un participante empleador hizo eco asimismo de la dificultad que suponía acceder a las Directrices OIT/OMI/ONU-CEPE, y señaló que no era posible descargar las directrices de ninguno de los sitios web de las tres organizaciones. El único modo de acceder a las mismas era comprando las directrices que estaban contenidas en una publicación de la OMI. En colaboración con la Cámara Naviera Internacional (ICS), se había difundido una publicación sobre el transporte seguro de los contenedores por mar. Esta publicación no era gratuita, pero el capítulo 6 relativo a la colocación de la carga en los contenedores se había extraído del manual e incluido gratuitamente en el sitio web de la ICS. Era necesario consolidar unas directrices simplificadas, ya que unas directrices segmentadas creaban confusión. Se propuso que la OIT colaborara más estrechamente con la OMI y la CEPE en las actividades de seguimiento de las directrices.

- 
24. Un participante trabajador señaló que la nueva administración en el Japón había realizado esfuerzos para elaborar una legislación sobre la seguridad del transporte por carretera de los contenedores. Cada paso debía cubrirse, ya que podían tener lugar accidentes a lo largo de toda la cadena de suministro. Se propuso que el Foro estableciera un instrumento jurídico vinculante que correspondiera a la cadena de suministro. No sólo debía prestarse atención a los puertos de carga, ya que el transporte no se limitaba a este ámbito. Si un conductor tenía dudas, debía poder abrir los contenedores, lo que, sin embargo, no era posible en la actualidad. Se compartieron ejemplos basados en la información y las estadísticas obtenidas de investigaciones realizadas en Japón, que ponían de relieve los peligros y riesgos que representaba el contenido de muchos contenedores.
25. Un participante trabajador señaló que uno de los motivos por los que las prácticas eran deficientes era que los contenedores se embalaban con un tiempo limitado debido a la presión económica. Una mala planificación de la carga sólo podía conducir a una mala distribución del peso. Algunos tipos de cargas y de componentes de la maquinaria, por su configuración y diseño, no debían cargarse en los contenedores. Otro participante trabajador señaló que era muy importante regular y supervisar este proceso y acabar con los beneficios económicos de sobrecargar los contenedores. Era importante etiquetar el contenido de los contenedores. En muchas circunstancias, su contenido se desconocía y, cuando se abrían, los trabajadores quedaban expuestos a sustancias peligrosas. Era sumamente importante cumplir la reglamentación a este respecto, en particular tratar de eliminar los beneficios económicos derivados de la manipulación de los contenedores.
26. Otro participante trabajador señaló que la cuestión principal era el cumplimiento de la reglamentación. El material de orientación era muy útil en diversos aspectos de la seguridad. Sin embargo, debía existir una obligación de cumplir una norma mínima. Estas directrices ayudaban a establecer normas, procedimientos y limitaciones que los trabajadores pudieran comprender. Si no se garantizaba el cumplimiento de unas normas mínimas, la aplicación del material de orientación dependía del profesionalismo de la persona. La manipulación de los contenedores estaba sujeta a determinadas normas del Estado y podía llevarse a cabo con toda seguridad. Era preciso elaborar unas normas universales para pesar debidamente el equipo, así como unas normas uniformes que exigieran que se pesaran los contenedores.
27. Un participante observador señaló que el transporte de carga había aportado grandes beneficios a la economía mundial; sin embargo, indicó que la manipulación de los contenedores tenía un lado negativo. El Comité de Seguridad Marítima de la OMI examinaría la declaración inexacta del peso de los contenedores en sus discusiones de mayo de 2011, así como la declaración inexacta de las mercancías. Formuló una serie de preguntas en relación con quién era responsable de informar al cargador de cómo hacer su trabajo debidamente. Si las personas responsables dijeran al cargador lo que debía hacer y velaran por el cumplimiento de las directrices, entonces la situación se comprendería mejor. También estaba la barrera del idioma, ya que muchos documentos contenían buenos consejos, pero pocos estaban redactados en la lengua de los cargadores que los utilizaban. Los fabricantes de equipos portuarios habían aceptado el desafío de asegurar que todos los dispositivos de izado pudieran verificar el peso de la carga que izaban. Ésta sería una disposición permanente, y fabricarían equipos que integraran estos dispositivos.
28. El representante de la CEPE señaló que, en la actualidad, las Directrices OIT/OMI/ONU-CEPE eran las únicas directrices mundiales y que se estaban revisando. Estas directrices sólo reflejaban el aspecto marítimo, pero no las cuestiones relativas a la manipulación en el puerto, el trasbordo, y el transporte por carretera y por vías interiores. La mayoría de los accidentes tenían lugar en el interior, antes de que se cargaran los buques. El problema residía en que muchos trabajadores no tenían formación ni conocimientos sobre cuestiones de seguridad, y carecían de las competencias profesionales necesarias. La OIT, la OMI y la CEPE podían recopilar directrices globales que cubrieran toda la cadena; sin embargo,

---

sería necesario que algunos grupos especializados participaran en la elaboración de las normas. La comunidad internacional sólo podía elaborar las normas y directrices. Una vez acordadas, las organizaciones internacionales debían difundir los documentos en línea y velar por que fueran ampliamente accesibles. La cuestión del cumplimiento de la reglamentación seguiría pendiente tras la distribución de las directrices. Las empresas aseguradoras de la carga tenían un importante papel que desempeñar, ya que ninguna mencionaba las normas para la arrumazón apropiada en sus contratos. Si estas empresas velaban por el cumplimiento de dichas reglas, y rehusaban que se infringieran, la industria sería más responsable.

29. Un participante observador señaló que, en su organización, el comité encargado de evaluar las pérdidas se encargaba de hacer frente a las preocupaciones expresadas por la pérdida de contenido de los contenedores. En diez años, el número de TEU en transporte de contenedores había aumentado de 4 millones a 16 millones. En ese mismo período de tiempo, el sector de seguros de transportes reconocía que se había reducido la calidad del transporte de contenedores. Se proporcionó un ejemplo de compañías aseguradoras alemanas con estadísticas de cargas no seguras. Las compañías aseguradoras que utilizaban las Directrices sobre la Arrumazón de Unidades de Transporte, debían asegurar la calidad. El objetivo del Foro debía ser mejorar la seguridad del transporte, y la revisión de las Directrices OIT/OMI/ONU-CEPE debía tener grandes efectos en la seguridad.
30. Un representante de la Oficina subrayó otros dos puntos de discusión. En primer lugar, la falta de una inspección apropiada en los procedimientos actuales y su posible papel importante. En segundo lugar, la importancia de elaborar un plan coordinado para las actividades de carga, en particular cuando se habían colocado cargas diferentes en el contenedor en distintos momentos.
31. En reacción a un comentario anterior, el coordinador del Grupo de los Empleadores señaló que las compañías privadas no debían proporcionar orientaciones públicas. En su lugar, el Grupo estimaba que los gobiernos y las organizaciones representativas tenían la obligación de elaborar orientaciones y buenas prácticas, y que incumbía a las compañías privadas aplicarlas donde fuera posible. No era necesario actualizar las Directrices OIT/OMI/ONU-CEPE para todos los medios de transporte. El coordinador del Grupo de los Empleadores se manifestó contrario con la opinión de que los incentivos económicos son la principal causa de una arrumazón deficiente. Manifestó que la falta de conocimiento era seguramente una de las causas más importantes. Las declaraciones inexactas del peso constituían un problema que podía conducir a prácticas no conformes con la legislación nacional, pero no eran necesariamente la causa de accidentes.
32. El coordinador del Grupo de los Trabajadores expresó su desacuerdo con el Grupo de los Empleadores. Citó el caso de *MSC Napoli*, donde se había producido un accidente catastrófico en relación con el peso excesivo o la arrumazón inapropiada del 17 al 20 por ciento de los contenedores. El coordinador del Grupo de los Empleadores subrayó que había que distinguir claramente entre la sobrecarga y la declaración inexacta del contenido.

## **Punto 2: Cumplimiento de las normas sobre arrumazón de contenedores**

33. El Secretario Ejecutivo presentó el punto 2 de discusión. El objetivo de la discusión era abordar la facilitación del cumplimiento y la correcta aplicación de las normas existentes.
34. El coordinador del Grupo de los Trabajadores señaló que los trabajadores apoyaban la promoción del cumplimiento de todas las normas. Con frecuencia, no estaba claro quién había embalado el contenedor. Debido a la naturaleza de la industria, había trabajadores ocasionales y era necesario impartirles formación. No se inspeccionaban los contenedores

---

en los puertos, además de las inspecciones realizadas en busca de estupefacientes o alimentos. Por este motivo eran necesario cumplir y observar las normas, y proceder a la verificación independiente de los contenedores. Esto conduciría a una cadena de responsabilidad y rendición de cuentas, por lo que se prevendrían los accidentes y se pondría fin al problema de la seguridad. La transparencia en toda la cadena de suministro era una importante mejora.

35. El coordinador del Grupo de los Trabajadores, respondiendo a una pregunta sobre el significado del término «cumplimiento», señaló que si un contenedor se cargaba, se esperaba que se hiciera de forma correcta y en condiciones de seguridad. Debía verificarse que la declaración del contenido fuera exacta, que el contenido se hubiera colocado en condiciones de seguridad y que estas tareas hubieran sido llevadas a cabo por personas competentes. Éstas eran las cuestiones de la cadena de suministro a las que se asociaban los riesgos. El término «cumplimiento» significaba asegurar que todo se hacía debidamente.
36. El coordinador del Grupo Gubernamental indicó que, en 2009, en los 100 puertos de contenedores más importantes se manipularon 426 millones de contenedores, de los cuales el 10 por ciento estaban vacíos. Preguntó si los trabajadores estaban proponiendo que se inspeccionaran los 380 millones de contenedores restantes, y añadió que esto exigía cuantiosos recursos.
37. Un participante trabajador instó a que se utilizaran ampliamente equipos que pudieran detectar el contenido peligroso de un contenedor, medir la radiación, y determinar el peso y la distribución del peso.
38. Un participante empleador señaló que, en términos de cumplimiento, la viabilidad debía tenerse en cuenta para asegurar un cumplimiento apropiado. El cumplimiento exigía unos recursos que los gobiernos debían comprometerse a asignar; sin embargo, había ejemplos de casos en los que la reglamentación había intervenido, en los cuales no se habían proporcionado los recursos necesarios. No sería viable controlar cada contenedor y esto no ayudaría necesariamente a abordar el problema. Si bien el Foro estaba examinando algunas prácticas sumamente inadecuadas, debía recordarse que el grueso de la actividad comercial internacional se llevaba a cabo de una manera apropiada.
39. Un participante trabajador señaló que en la cadena de transporte, las terminales disponían de equipos para verificar al menos el peso exacto del contenedor. Esto se llevaba a cabo sin menoscabo de la productividad, por lo que no había motivo para preocuparse. Cuando un contenedor despertaba sospechas, debía inspeccionarse y no debía permitirse que continuara su trayectoria a lo largo de la cadena. El problema actual era que aun en el caso de que se supiera que un contenedor era peligroso, se permitía que siguiera su trayectoria. El Código IMDG de la OMI era una recomendación que se había hecho vinculante, pero que no había puesto freno a la industria. El Repertorio de Recomendaciones Prácticas OIT/OMI/ONU-CEPE debería ser obligatorio en términos de mercancías peligrosas. Si la industria había podido adoptar estos instrumentos, también debería poder adoptar un sistema para la verificación de todos los contenedores.
40. Un participante trabajador afirmó que todos los buques debían ser inspeccionados. Se proporcionó un ejemplo de un contenedor declarado vacío, pero que en realidad pesaba 28 toneladas, en el que el cargador sólo podía levantar 26 toneladas, y colapsó. Se consideró que debía haber capacidad internacional para imponer sanciones, y que debía ser obligatorio imponer unas directrices sobre la seguridad para prevenir lesiones y muertes de trabajadores.
41. Un representante de la Oficina propuso que las inspecciones se llevaran a cabo al inicio de la operación, de tal modo que una persona dentro de la empresa verificara que la

---

arrumazón del contenedor se realizaba de manera adecuada. La inspección en una fase posterior de la cadena podía ser muy complicada y costosa, pero si se realizaba inicialmente podía ser mucho más eficiente. Si se producía un accidente más tarde, las autoridades competentes debían investigarlo.

42. Un participante trabajador señaló que era posible garantizar que un contenedor se cargara de conformidad con las mejores prácticas disponibles, y que esto constara en una declaración. Era posible contar con una garantía de que la arrumazón se llevara a cabo de una forma profesional y que se declarara como tal. Otro participante trabajador indicó que era inaceptable la competencia económica mediante la no aplicación de las normas de seguridad. Otro participante trabajador señaló que, en el sector de la aviación, el peso de la carga empaquetada y colocada en un avión se conocía perfectamente. Expresó su objeción a la situación de no declaración, declaración inexacta y sustancias peligrosas no detectadas en las unidades de transporte de carga.
43. El representante del Gobierno de Trinidad y Tabago señaló que el centro de atención debía ser la manipulación segura, así como la arrumazón de los contenedores, pero estaba claro que no era posible inspeccionar todos los contenedores. Dio un ejemplo de un proceso establecido en su país de un programa de inspección específico y de la eficacia de utilizar tales métodos de recopilación de datos.
44. Un participante trabajador reconoció que el Foro debía hallar conjuntamente una solución para erradicar las prácticas deficientes que estaban socavando la reputación de la industria. No entendía cómo podía lograrse esto sin el cumplimiento, el control o la inspección. Si el «transporte de mercancías no conforme a las normas» no podía controlarse, entonces era preciso que las legislaciones previeran sanciones apropiadas. Señaló que la declaración formulada por la Cámara Naviera Internacional acerca de la sobrecarga de los contenedores era una «brizna de aire fresco», y citó el Departamento de Trabajo y de Seguridad y Salud en el Trabajo del Gobierno de los Estados Unidos para apoyar su argumento de que los contenedores cargados debían pesarse antes de cargarse en un buque. La tecnología actual permitía determinar la distribución del peso en cada eje. La inversión en dicha tecnología no dificultaba la productividad.
45. El coordinador del Grupo de los Empleadores dijo que esta cuestión debía abordarse en el ámbito marítimo en la OMI, ya que esta organización contaba con expertos competentes.
46. El representante del Gobierno del Reino Unido coincidió con la necesidad de que las autoridades normativas identificaran los casos de incumplimiento. La inteligencia y la información obtenida de la industria permitía a los gobiernos tomar las medidas apropiadas.
47. El coordinador del Grupo de los Empleadores dijo que era injusto asumir que una persona que embalaba los contenedores de una forma inadecuada fuera el representante de toda la industria. Era posible mejorar las normas y hacer que todas las personas interesadas cumplieran las normas. Siempre había personas que no respetaban la normativa, pero no podía decirse que no fuera útil extender las prácticas óptimas. El coordinador comentó las estadísticas proporcionadas por un experto alemán sobre los paquetes asegurados inapropiadamente, y advirtió que no podían aceptarse en términos de su valor nominal, cuestionando si el alto porcentaje de faltas podría ser atribuido al uso de los estándares CEN en Alemania para asegurar la carga que no es el mismo estándar utilizado en Europa.
48. Un participante trabajador señaló que el conductor no tenía acceso a toda la información y que todos los agentes interesados eran responsables de garantizar la seguridad. Se habían establecido disposiciones, pero el acceso a las mismas era limitado. La información era importante, no sólo en el ámbito marítimo. Citó estadísticas de 1999-2009; se habían producido más de 24.694 accidentes en los que había remolques involucrados, y se habían

---

perdido 318 vidas en esos accidentes. Puso énfasis en que los trabajadores estaban tratando de prevenir la pérdida de vidas como consecuencia de las deficiencias en la arrumazón de los contenedores. El principal objetivo no era dificultar el flujo de las mercancías, sino proteger a los trabajadores en cada fase de la cadena de suministro, y también a otros que pudieran verse indirectamente afectados.

49. Un participante trabajador planteó la cuestión de la responsabilidad de los conductores en caso de negligencia al sujetar las cargas en los vehículos de carretera, mientras que aquéllos que no embalaban correctamente los contenedores implicados en accidentes parecían quedar exentos de toda sanción.
50. Un participante trabajador citó estadísticas de los Estados Unidos que mostraban que unos 15.000 remolques volcaban cada año. En el Reino Unido, los remolques volcaban con regularidad, pero el responsable era el conductor. Se emprendían acciones legales contra los conductores sin apenas investigar las causas reales de estos accidentes. Se debía proteger a los conductores, al igual que al público en general. Este problema no sólo era una cuestión marítima, y no podía dejarse en manos exclusivamente de la OMI. Este Foro debía hallar soluciones para toda la cadena de suministro. Otro participante trabajador consideró negligente no aportar respuestas a tales preocupaciones porque la OMI tuviera que hacer frente a algunas partes.
51. Otro participante trabajador señaló que el cumplimiento de la reglamentación tenía varios significados. En primer lugar, la autoridad nacional debía impartir formación a todas las partes implicadas en lo que respecta a los contenedores. Además de la certificación, debía haber un sistema de auditoría que asegurara que el proceso se llevara a cabo de manera correcta y continua. También debía haber un dispositivo de verificación independiente. Finalmente, debía establecerse un sistema para hacer frente a la violación de las buenas prácticas. Todos estos elementos podrían formar parte de una reglamentación similar a la que se imponía en otros ámbitos.
52. El representante del Gobierno del Japón señaló que el Foro debía tener en cuenta el Convenio SOLAS. Era preciso proporcionar información sobre el peso y el contenido a los conductores de los remolques. No disponía de datos que mostraran que la falta de información se traducía en accidentes. Sin embargo, seguía considerando necesario que se proporcionara información debidamente a todos los agentes interesados en la cadena de transporte.
53. Un participante empleador señaló que se le había tratado de convencer de que se producían accidentes constantemente en todo el mundo. Sin embargo, puntualizó que él conocía pocos incidentes. Pensaba que la información compartida era fundamentalmente anecdótica. El Grupo de los Empleadores no disponía de datos sobre accidentes e incluso el Gobierno del Japón señalaba que no contaba con estos datos. Si tuviera que realizar una estimación y llevar a cabo un análisis de los riesgos, no se inspeccionaría ningún contenedor ni se examinaría ningún contenedor. El representante del Gobierno del Japón señaló que era necesario realizar una evaluación de los riesgos al velar por el cumplimiento de la reglamentación. El coordinador del Grupo de los Trabajadores expresó su desacuerdo con la afirmación de que los datos proporcionados fueran anecdóticos; los datos estaban contenidos en el informe, por lo que eran reales.
54. Un representante de la Oficina informó al Foro de que la OIT y la OMI colaboraban estrechamente, y recordó que en la conferencia diplomática de la OMI, en 2002, en la que se aprobó el Convenio SOLAS, la OMI reconoció que no tenía jurisdicción para comentar las cuestiones relativas a tierra, y que sus conocimientos técnicos y su jurisdicción se limitaban al ámbito marítimo. La labor de ambas organizaciones era complementaria. Concluyó señalando al Foro que la Oficina celebraría una reunión con la OMI en Londres, para transmitirle lo que estaba discutiéndose en el Foro. Esto era una garantía de que las

---

dos organizaciones mancomunaban esfuerzos, por lo que se puso énfasis en que la discusión estaba teniendo lugar dentro del sistema de las Naciones Unidas, incluida la CEPE.

55. Un participante trabajador puso énfasis en la preocupación expresada por los trabajadores acerca de que la información por sí sola no bastaba para abordar suficientemente el problema; pensaban que el problema no se resolvería si realizaban por sí mismos un seguimiento del tema. Un participante empleador dijo que mientras proporcionaran información aquéllos que cargaban el contenedor, no concederían importancia a cómo se transmitía dicha información.
56. El coordinador del Grupo de los Empleadores señaló que todas las partes interesadas coincidían en la importancia de mejorar la seguridad de los trabajadores poniendo fin a las prácticas no seguras. Sin embargo, era necesario identificar cómo lograr esto. Los empleadores preferían mantener unas normas voluntarias basadas en las Directrices OIT/OMI/ONU-CEPE, que tenían en cuenta la necesidad de velar por la seguridad en todas las operaciones de la cadena de suministro. Todos los agentes interesados debían participar en la revisión de las Directrices OIT/OMI/ONU-CEPE. Tras concluir las directrices, la cuestión que se planteaba era cómo aplicar dichas normas. Propuso una forma verificable y uniforme, para asegurar que el contenedor fuera seguro. Señaló que un comité de expertos podía estudiar el modo de que esta forma contribuía a la seguridad del contenedor con la que estaba relacionado.
57. Un participante trabajador señaló que esto colmaba muchas de sus expectativas y que ésta iniciativa permitía que las directrices fueran un documento más respetado en la industria. Las directrices deberían revisarse y enmendarse para que pudieran convertirse en un repertorio de recomendaciones prácticas de carácter voluntario. El coordinador del Grupo de los Empleadores expresó su acuerdo al respecto.
58. Un representante del Gobierno del Ecuador preguntó cómo se elaboraría el repertorio de recomendaciones prácticas propuesto. Sugirió que los interlocutores sociales solicitaran que la OIT previera una reunión de expertos a tal efecto, y preguntó si los interlocutores sociales estaban de acuerdo con esta propuesta.
59. El coordinador del Grupo Gubernamental señaló que la cuestión del cumplimiento ya se había discutido, y propuso que, si se velaba por el cumplimiento del repertorio de recomendaciones prácticas para asegurar la coherencia, se elaborara un documento paralelo que contuviera principios y orientaciones para que los organismos encargados de velar por el cumplimiento pudieran remitirse a las mismas normas.
60. Un participante trabajador preguntó si podía celebrarse en breve una reunión de expertos, considerando que la OIT ya había preparado las propuestas para 2012-2013.
61. Un representante de la Oficina informó al Foro que existía un plan provisional para actualizar las Directrices OIT/OMI/ONU-CEPE que habían discutido estas tres organizaciones. Señaló que un representante de la CEPE estaba presente en la sala de reunión. Lamentablemente, no había un representante de la OMI, pero la Oficina se reuniría con la secretaría de la OMI para transmitirle los resultados de la reunión. El plan para actualizar las Directrices OIT/OMI/ONU-CEPE, tras las decisiones adoptadas por las tres organizaciones, ya se había elaborado. Se preveía que un grupo mixto especial de expertos actualizara el documento. Se debería haber proporcionado un calendario detallado de los progresos de las directrices y un programa de las reuniones.
62. Un participante empleador señaló que no quedaba totalmente claro cómo se iba a aplicar el repertorio de recomendaciones prácticas. Existía una plétora de normas, pero el problema era la difusión de información, y determinar qué se aplicaba a cada sector específico. Los



---

empleadores querían un único documento que fuera fácil de acceder y que se aplicara a todo el mundo, con independencia del sector. Sería el documento de referencia para asegurar la arrumazón segura de los contenedores. Un grupo de trabajo mixto se apoyaría en las Directrices OIT/OMI/ONU-CEPE y haría de ellas una norma para contar únicamente con un documento. La Oficina parecía indicar que habría un proceso dual; en primer lugar, se revisarían, actualizarían y publicarían las Directrices OIT/OMI/ONU-CEPE, tras las cuales la OIT produciría otro documento, a saber, un repertorio de recomendaciones prácticas. Este modo de proceder podía crear confusión, ya que conduciría a dos documentos diferentes. En su lugar, era preferible contar con un documento refundido que reflejara todas las necesidades de la cadena de suministro. Un participante trabajador expresó su acuerdo al respecto.

63. La Secretaria General aclaró que la revisión de las directrices ya era objeto de propuestas que se someterían al Consejo de Administración de la OIT en su reunión de marzo de 2011. Debían formularse otras propuestas para que el nuevo resultado fuera un repertorio de recomendaciones prácticas. No podía contraer ningún compromiso en lo que respecta a las decisiones finales que tomaría el Consejo de Administración.
64. Un participante empleador pidió que el repertorio de recomendaciones prácticas pasara a denominarse Repertorio de Recomendaciones Prácticas OIT/OMI/ONU-CEPE, tras la revisión de las directrices. En su preparación debían participar todos los sectores, y no sólo el marítimo.
65. El coordinador del Grupo de los Trabajadores trató de aclarar que no sólo era necesario revisar el documento, sino también ampliarlo para que abarcara toda la cadena de suministro y llegara a todos los sectores.
66. Un participante empleador propuso que la Oficina examinara con la secretaria de la OMI la posibilidad de producir un documento de información para la Conferencia sobre Seguridad Marítima (CSM) que tendría lugar en mayo de 2011, para que se le informara de la voluntad de los trabajadores y empleadores. Alentó a los gobiernos a informar a sus delegaciones en la OMI. Un participante trabajador consideró que era necesario reforzar la publicidad y la visibilidad en la OIT con miras a crear conciencia. El coordinador del Grupo de los Empleadores señaló que apreciaría la posibilidad de que hubiera delegados que representaran a cada sector. Un representante de la Oficina señaló que los Grupos realizarían una serie de nombramientos y que las personas designadas podían representar a todos los sectores interesados. La composición de las reuniones debía ser equilibrada, incluida la participación de determinados grupos de la industria.

### **Punto 3: Formación sobre embalaje de contenedores y actividades de divulgación y aplicación de las normas comunes y prácticas óptimas entre todas las partes interesadas**

67. El Secretario Ejecutivo presentó el punto 3 de discusión. El propósito de esa discusión era intercambiar opiniones sobre las mejores prácticas en materia de formación y de difusión de normas, para asegurar que aquéllos que embalaban los contenedores no sólo tuvieran acceso a las directrices, sino que también pudieran adquirir las competencias exigidas para aplicarlas.
68. El coordinador del Grupo de los Empleadores señaló que la educación, la formación y la toma de conciencia eran fundamentales para garantizar la seguridad en la arrumazón de los contenedores. En particular, la formación sobre normas coherentes para su utilización en toda la cadena de suministro era el camino hacia adelante. Era esencial asegurar que se

---

abordaran los requisitos en materia de competencias profesionales en cada fase de la manipulación de los contenedores. Existían unas normas de seguridad, pero era necesario consolidar dichas normas para crear un conjunto único de directrices. Una vez adoptadas las directrices, la difusión de la información y la formación apropiada debían llegar a todas las partes interesadas. Subrayó la importancia que revestían los institutos acreditados al impartir formación a los diferentes sectores de la cadena de suministro.

- 69.** Respondiendo a una pregunta sobre el significado de «normas comunes y buenas prácticas», un representante de la Oficina dijo que el problema no era la inexistencia de unas normas, sino cómo utilizar dichas normas y poner en práctica la formación con miras a la aplicación de estas últimas.
- 70.** El coordinador del Grupo de los Empleadores señaló una sección titulada «Directrices y repertorios de recomendaciones prácticas: ¿es usted consciente?», que ilustraba que existían directrices pero que no se tenían en cuenta. El problema era quién conseguía las directrices y quién las elaboraba. El grupo al que iban dirigidas las normas eran las personas que cargaban y embalaban los contenedores. En muchas empresas, esta labor requería menos de tres trabajadores en lo que respecta a la carga propiamente dicha, un supervisor, y un director de empresa para dar instrucciones.
- 71.** El representante del Gobierno de Trinidad y Tabago proporcionó un ejemplo de un problema en su país en el que estaba implicado un puerto con problemas en relación con la seguridad de los contenedores. Se había adoptado un enfoque para ayudar al puerto a cargar y descargar, con miras a reducir los riesgos asociados. En concreto, enumeró varios pasos que debían darse. En primer lugar, era preciso identificar todos los procesos en la cadena de suministro a todos los niveles. En segundo lugar, una entidad debía evaluar todos ellos. En tercer lugar, sobre la base de los resultados de la evaluación que debían mostrar los riesgos en cada fase de la cadena de suministro, se debería impartir la formación apropiada para reducir dichos riesgos. Asimismo, propuso establecer un orden de prioridad con respecto a los riesgos que debían abordarse, ya que los directores tal vez no tuvieran la capacidad para reducirlos todos. Para concluir, la última fase sería evaluar los efectos de la aplicación de un programa para reducir los riesgos, a fin de evaluar el grado de éxito.
- 72.** El representante del Gobierno del Japón dijo que el primer paso era reconocer la necesidad de tomar medidas para reducir los riesgos. En el Japón, incluso las empresas de primera clase podían no aplicar las directrices existentes porque tal vez no comprendieran claramente lo que estaba sucediendo. Puso de relieve la necesidad de asegurar que se tomaran medidas preventivas al inicio de la cadena de suministro. Las buenas prácticas ya podían estar contenidas en las directrices. Sin embargo, la clave era asegurar que se respetaran y aplicaran.
- 73.** Un participante observador señaló la importancia que revestía difundir directrices y buenas prácticas a las personas encargadas de embalar los contenedores. Citó un ejemplo del Gobierno alemán que difundía directrices sobre la sujeción de los contenedores. En Internet se indicaba un instrumento de bajo costo o incluso gratuito que podía utilizarse para difundir las directrices. Además de las organizaciones de cargadores nacionales y regionales existentes, estaba teniendo lugar un Foro Mundial de Cargadores. La afiliación a estas organizaciones podía considerarse una oportunidad para divulgar las directrices y otras cuestiones. Otro participante observador expresó su acuerdo al respecto, y propuso que los grupos mantuvieran un contacto estrecho con estas organizaciones con miras a difundir y divulgar dichos materiales.
- 74.** El representante del Gobierno de Trinidad y Tabago estuvo de acuerdo con la importancia que revestía Internet como instrumento para difundir la información y las normas. Sin embargo, en algunas regiones podían surgir problemas, y se utilizó el ejemplo del Caribe,

---

donde el nivel de analfabetismo era considerable. Aunque en el Caribe existía un código de mercancías, muchas personas que manipulaban los contenedores no estaban familiarizadas con dichos códigos. El personal de las empresas podía acceder a los códigos, pero el trabajador que realizaba el trabajo no tenía acceso a los mismos, lo que complicaba la promoción de la seguridad y la salud en el trabajo.

75. Un participante trabajador indicó que en el Japón se había realizado un seguimiento de las cuestiones discutidas en los últimos treinta años, y que la prevención, al igual que la aplicación de códigos de seguridad, era esencial para un sindicato. Informó a los participantes de la difusión de información por medio de la televisión, que había sido muy eficaz.
76. Un participante empleador mencionó un problema práctico en relación con las directrices existentes a causa de los derechos de autor. Era preciso abordar esta cuestión. El Gobierno alemán velaba por que las directrices fueran ampliamente accesibles.
77. El representante del Gobierno del Reino Unido indicó que, en comparación con 1997, año en que se publicaron las directrices, los gobiernos actuales debían poder utilizar Internet para difundir dichas directrices.
78. Un participante trabajador insistió en que la discusión no debía centrarse en la cuestión de la aplicación dentro de una empresa, sino más bien en cómo aplicar las normas en países como China o la India. Otro participante trabajador indicó que no debían olvidarse las necesidades en materia de formación de aquéllos que no tenían acceso a Internet.
79. Un participante observador estuvo de acuerdo en que la publicación estaba protegida por los derechos de autor. Los derechos de autor no debían constituir un problema, ya que la publicación también debía ser de dominio público. Mencionó asimismo que los programas de formación orientados a los trabajadores portuarios eran excelentes manuales que ya se utilizaban en muchos países, y que podían utilizarse como medios de formación excelentes que podían ofrecerse a los cargadores a un bajo costo o de manera gratuita.
80. Un representante empleador dijo que estaba convencido de que la mayoría de las empresas de transporte no eran grandes empresas, sino empresas moderadamente más pequeñas que contaban con unos diez vehículos. El problema no lo planteaba únicamente la sensibilización en los países en desarrollo, sino también en los países desarrollados.
81. El representante del Gobierno de Trinidad y Tabago abordó las dificultades que planteaba la relación entre el empleador y el trabajador, y señaló que los empleadores no siempre establecían claramente cuáles eran sus funciones y responsabilidades. Era necesario que los gobiernos elaboraran políticas encaminadas a velar por el cumplimiento, con orientaciones y principios en una fase inicial, y que incluyeran el cumplimiento voluntario, inicialmente y, si era insuficiente, el cumplimiento obligatorio.
82. El representante del Gobierno del Reino Unido informó al Foro de la disponibilidad de una lista de verificación en su sitio web, lo cual alentaba a los agentes de la cadena de suministro a transmitir la información a los usuarios finales. Este documento se había traducido incluso en siete lenguas de la UE y podía descargarse.
83. El representante del Gobierno de Marruecos subrayó que el elemento clave consistía en aplicar las buenas prácticas y en difundir la información.
84. Un participante trabajador señaló que la fuerza de trabajo se había hecho cada vez más flexible en términos de logística en todo el mundo, y que esto era particularmente cierto en el caso de las personas que cargaban los contenedores. Otro participante trabajador

---

preguntó si podía formularse una recomendación para que todos los trabajadores pudieran acceder a las directrices.

85. Un participante trabajador estuvo de acuerdo en la importancia que revestía reforzar las cuestiones ya mencionadas, como la formación, pero que esto no bastaba. No quedaba claro dónde empezaba exactamente la cadena y qué tipo de formación se requería. No siempre era posible impartir formación a todas las personas en todas las materias. Tal vez existieran prácticas óptimas, pero no se habían puesto en práctica. Por este motivo se necesitaba un componente normativo.
86. El representante del Gobierno del Reino Unido habló del contenido de la formación y preguntó si podía incluir todos los aspectos de la unidad de carga, y si las personas requerían formación durante un corto período de tiempo o una formación más específica.
87. Un representante de la Oficina proporcionó aclaraciones sobre la formación de trabajadores portuarios de la OIT, añadiendo que existía en diferentes lenguas y que era compatible con la formación individual o en grupo.
88. El representante del Gobierno de Trinidad y Tabago estuvo de acuerdo en que era importante saber que los trabajadores eran objeto de supervisión constante. Dio el ejemplo de su organismo, que estaba en contacto con todos los agentes interesados: directores, supervisores, proveedores de servicios y trabajadores. Se necesitaban dos tipos de instrumentos: sensibilización y orientaciones en toda la organización, e información sobre los requisitos jurídicos y sobre las expectativas. Los empleadores debían ser conscientes de las necesidades de los trabajadores. En este caso, esta «gestión del desempeño» se llevaba a cabo con ayuda de una lista de verificación.
89. Un participante empleador señaló que todas las organizaciones necesitaban contraer compromisos. Como organizaciones que representaban a los empleadores, el objetivo era que los miembros de las organizaciones contaran con los instrumentos necesarios para cumplir su misión satisfactoriamente. Los empleadores no pensaban que tenían la capacidad para la industria en general, sino que podían tratar de hacer todo lo que estaba a su alcance al proporcionar a todos los miembros los instrumentos necesarios y los modelos que se podían seguir y acordar en una fase posterior. Otro participante empleador añadió que su Grupo no podía estar de acuerdo con la devaluación de la formación.
90. El representante del Gobierno de Trinidad y Tabago aclaró que la cuestión relativa al cumplimiento se había planteado para alentar a los empleadores y a otras organizaciones a asegurarse de que no se produjeran accidentes. Si la negligencia era continua, el cumplimiento no debía seguir siendo voluntario, sino que debía hacerse obligatorio.

**Punto 4: Recomendaciones con miras a la adopción, en toda la cadena de suministro, de un enfoque común para la correcta aplicación de las normas idóneas y prácticas óptimas en la arrumazón de contenedores, y actividades de seguimiento**

91. El Secretario Ejecutivo presentó el cuarto punto de discusión, señalando que el objetivo de esta sesión era tener en cuenta los resultados de los tres puntos de discusión anteriores y centrarse en hallar un enfoque común en toda la cadena de suministro, para la correcta aplicación de las normas apropiadas y buenas prácticas en la arrumazón de los contenedores que condujera a una lista de actividades de seguimiento recomendadas.

- 
92. Un participante trabajador recordó la conferencia sectorial que había tenido lugar en octubre de 2006, en la que se consideró la idea de un grupo de trabajo de la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU, por sus siglas en inglés). Señaló que su Grupo estaba plenamente de acuerdo con la observación formulada por el coordinador del Grupo de los Empleadores acerca de la necesidad de un determinado equipo con la Secretaría con miras a realizar un seguimiento de las actividades, incluida la revisión del Código IMDG. No estaban a favor de un grupo que se limitara a supervisar las revisiones, sino de uno que realizara un seguimiento de las actividades más generales como consecuencia de este Foro.
93. Un participante trabajador señaló que la labor conjunta de la OIT y la IRU había conducido a la Campaña «Decenio de Acción para la Seguridad Vial», de las Naciones Unidas, que se iniciaría en mayo de 2011. Señaló a todos los participantes que esto brindaría una excelente oportunidad para poner de relieve la cuestión de los accidentes de los contenedores. El coordinador del Grupo de los Empleadores confirmó que era aceptable para los empleadores participar en esta campaña.
94. El coordinador del Grupo de los Trabajadores indicó la necesidad de obtener más datos sobre los accidentes. En el pasado, era difícil obtener datos debido a deficiencia en la arrumazón, ya que se clasificaban más bien como remolques volcados que como remolques con contenedores. Esto suponía un problema en lo que respecta a la legislación y la práctica. Era preciso revisar la clasificación uniforme, y recopilar datos para permitir el análisis de los accidentes relacionados con la arrumazón de los contenedores.
95. El empleador del Grupo de los Trabajadores expresó su acuerdo. La envergadura de la tarea y el reto que suponía no se subestimaban. Sin embargo, esto era fundamental para comprender mejor todas las cuestiones relativas a la arrumazón de los contenedores.
96. Un participante empleador recordó el punto sobre la no accesibilidad de las directrices actuales. Confiaba en que se adoptara un enfoque común y útil. Sin embargo, dado que esto llevaría varios años, preguntó qué sucedería con las personas en la cadena de suministro que requerían asistencia en esos momentos. Propuso examinar la cuestión con la secretaría de la OMI para alcanzar una solución y sugirió asimismo extraer la Circular sobre la CSM e introducirla en el sitio web de la OMI-OIT, para que estuviera a disposición de la industria. El representante del Gobierno del Reino Unido apoyó la propuesta de incluir la Circular núm. 787 de la CSM en la página web pública de la OMI y pidió a la secretaría que formulara esta propuesta en la próxima CSM en mayo de 2011.
97. El representante del Gobierno del Japón anunció que en su país se estaba contemplando la posibilidad de establecer una nueva normativa en este ámbito, basada en el análisis de los datos recopilados mediante las investigaciones. En los Estados Unidos, la FMCFA había registrado en los últimos años distinciones en sus informes, tales como las distinciones entre los remolques y los semirremolques.

### **Panel de discusión: «La inspección de los contenedores para el transporte de la mercancía»**

98. Este panel de discusión fue moderado por el Sr. Mike Compton, con el Sr. Albert Le Monnier, el Sr. Fer Van de Laar y el Sr. Keith Bradley como panelistas. El Sr. Bill Brassington, experto, realizó una presentación.
99. En la presentación se identificaron los tipos de inspección a los que podían someterse los contenedores, subrayando la importancia que revestían los exámenes detenidos y las

---

inspecciones periódicas. En virtud de la Convención internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972 (CSC), debían realizarse exámenes detallados en el intercambio o la reparación de los contenedores cubiertos por un programa de examen continuo. Se exigía inspeccionar periódicamente los contenedores cubiertos por un programa de exámenes periódicos cada 30 meses, cuando el contenedor saliera de un depósito o regresara al mismo en el caso de los contenedores cubiertos por programas de examen continuo. Por lo general, estos dos tipos de inspecciones se llevaban a cabo en contenedores vacíos, pero en circunstancias excepcionales podían realizarse en unidades cargadas. El tercer tipo de inspección de contenedores al que se hacía referencia estaba concebido para verificar el embalaje de los contenedores cargados. La OMI había establecido un programa que exigía que las autoridades marítimas llevaran a cabo inspecciones en contenedores cargados con mercancías peligrosas. El programa de inspección de la OMI abarcaba diez puntos, siete de los cuales estaban contemplados en los requisitos del Código IMDG.

- 100.** Los tres puntos restantes de la presentación estaban relacionados con la CSC, la circular CSC.1/Circ. núm. 138 asociada de la OMI – Recomendaciones revisadas relativas a la interpretación y aplicación armonizadas de la Convención internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, en su forma enmendada, y con las Directrices OMI/OIT/ONU-CEPE sobre la arrumazón de las unidades de transporte, y podían aplicarse a todos los contenedores en los que se habían cargado todo tipo de mercancías. El objetivo del programa de inspección de la OMI era mejorar el cumplimiento de las normas y directrices. Sin embargo, en los cinco últimos años, el porcentaje de contenedores identificados con deficiencias en la estiba o sujeción dentro del contenedor de carga, vehículo u otra unidad de transporte de carga, había aumentado constantemente, si bien se había registrado una caída en 2010. En 2010, el 25 por ciento de los contenedores identificados con deficiencias se registraron con un defecto en la estiba o sujeción. Esto demostraba la necesidad de controlar debidamente la arrumazón y la sujeción de la carga. Con objeto de que las inspecciones fueran un instrumento que pudiera utilizarse para mejorar la seguridad mundial de la carga, era importante exigir a los inspectores que se ciñeran a una inspección común y que los datos generados se analizaran y comunicaran a los inspectores. Fundamentalmente, era esencial que se proporcionara la información pertinente a los cargadores. Para que los datos fueran útiles, las inspecciones debían ser exactas, de tal modo que los datos recopilados reflejaran la realidad mundial.
- 101.** En la presentación se concluyó que era importante elaborar un programa de inspección común, a fin de inspeccionar aspectos específicos, utilizando descripciones coherentes de las deficiencias. Era preciso tomar una serie de medidas a fin de proporcionar un instrumento útil para la seguridad de la carga. En primer lugar, el inspector debía ser consciente de cuál era su tarea, de las características del contenedor y de la carga que debía inspeccionar y de cómo proceder a la selección, y de cuántos contenedores, o qué porcentaje de contenedores, debían incluirse en el programa. En segundo lugar, cada característica de la inspección debía ir acompañada de unas instrucciones apropiadas y detalladas, que proporcionaran descripciones de las deficiencias al personal autorizado para examinar la carga y realizar inspecciones. Debía existir un procedimiento de presentación de informes que estuviera debidamente descrito. Los datos proporcionados debían analizarse, para poder facilitar información útil y valiosa al personal encargado de la arrumazón de los contenedores, a los inspectores de cargas y al personal autorizado para realizar inspecciones. Por último, la información y los datos generados deberían difundirse debidamente a las autoridades y foros nacionales e internacionales apropiados.
- 102.** Se solicitó que se proporcionaran aclaraciones sobre las inspecciones de la OMI, y sobre cómo se proporcionaba esta información a las autoridades. En respuesta, el experto señaló dos sistemas, a saber, el sistema de examen periódico que exigía una fecha para el próximo examen y un programa de examen aprobado y continuo (ECEP), en donde la Convención exige informar al propietario del contenedor cuando un examen se haya llevado a cabo.

- 
- 103.** Un participante trabajador preguntó si los sistemas de control por el Estado del puerto debían aplicarse a todas las zonas marinas e incluyendo los contenedores. El experto respondió que era importante la existencia de una autoridad que garantizara la seguridad de los contenedores. Un panelista proporcionó un ejemplo de un régimen eficaz en el Canadá, donde el personal principal encargado de la seguridad visitaba las terminales portuarias e inspeccionaba al azar los contenedores. Otro panelista expresó su desacuerdo con la factibilidad de dicho régimen. Otro panelista habló de la existencia de una asociación marítima que había producido documentación sobre el control por el Estado del puerto que incluía el Código IMDG. Sin embargo, dichas inspecciones sistemáticas no serían factibles. El moderador del panel añadió que el Código de la OMI prevería inspecciones. Un participante empleador expresó su acuerdo con los comentarios del moderador, pero añadió que, en algunos casos, el problema no lo planteaba el cumplimiento de la legislación, sino fundamentalmente el hecho de que los contenedores no pudieran inspeccionarse ni al azar ni en caso de supuestas deficiencias.
- 104.** Se entablaron debates sobre el intercambio de información. Un panelista dio el ejemplo del Reino Unido, donde se intercambiaba información con las autoridades aduaneras para evitar abrir los contenedores en repetidas ocasiones. El moderador estuvo de acuerdo con la idea de realizar una inspección única. Un participante empleador propuso que las inspecciones fueran llevadas a cabo por la policía. El representante del Gobierno del Ecuador preguntó si una empresa de inspección como «Société générale de surveillance» (SGS) podía prestar un servicio para dichas inspecciones. El experto tomó nota de que era importante contar con un único régimen a efectos de coherencia.
- 105.** Un participante empleador informó al Foro de que su organización había colaborado con el Foro Mundial de Cargadores para obtener información y proporcionarla gratuitamente, la cual podía consultarse en el sitio web del Consejo Mundial del Transporte Marítimo: [www.worldshipping.org](http://www.worldshipping.org). El representante del Gobierno del Ecuador y un participante empleador propusieron que estas publicaciones se tradujeran al español y al francés. Se hizo referencia a otra publicación y a la posible colaboración con el Consejo Mundial del Transporte Marítimo.
- 106.** El coordinador del Grupo de los Trabajadores cuestionó la propiedad de los contenedores y preguntó quién tomaba la decisión de desguazar un contenedor. El experto señaló que, en principio, los contenedores eran propiedad de los bancos. Se estudiaron los plazos de tiempo para el examen de los contenedores y un panelista señaló que los intervalos de 30 meses eran el núcleo del problema, ya que un contenedor sólo se inspeccionaba tres o cuatro veces en diez años. Se compartió con el Foro un ejemplo de un contenedor que había colapsado en Vancouver.

## **Examen y adopción de los puntos de consenso del Foro**

- 107.** Tras discutir los cuatro puntos, el Foro examinó un conjunto de puntos de consenso propuestos por la Oficina. Éstos fueron adoptados con enmiendas propuestas por los participantes. En el proceso, el representante del Gobierno del Japón expresó su desacuerdo con el párrafo 41. Tuvo lugar una larga discusión sobre la recopilación de datos y la utilización de los términos «accidentes» e «incidentes». El representante del Gobierno del Japón señaló que en el Foro se habían discutido otras situaciones y otros accidentes, y que esto debía reflejarse. Expresó su desacuerdo con la idea de limitar el párrafo a los accidentes, y señaló que, con miras a poner fin a la arrumazón deficiente, era preciso obtener información sobre el número de contenedores que se embalaban de manera inadecuada. A fin de comprender todo el problema, era necesario realizar un estudio de todos los «incidentes».

- 
- 108.** El secretario del Grupo de los Empleadores expresó que el texto propuesto por el representante del Gobierno del Japón no permitía lograr el objetivo, ya que la meta del Foro era asignar un mandato claro a la OIT. Aunque hubiera sido conveniente que la Oficina recopilara datos sobre los «incidentes», esto sería difícil, dado que su número era muy elevado.

## **Observaciones finales**

- 109.** Para concluir, el Director Ejecutivo del Sector de Diálogo Social de la OIT señaló que la reunión había constituido un reto, en parte debido a la dificultad del tema, y al hecho de que la naturaleza de la cadena de suministro era muy complicada. Expresó su agradecimiento tanto a los participantes como a la Secretaría. Para la Oficina, el trabajo acababa de comenzar, ya que las actividades de seguimiento que debía realizar la OIT requerían grandes esfuerzos. Sería un gran logro que se estableciera el repertorio de recomendaciones prácticas. También era particularmente atractivo y muy favorable trabajar y cooperar con otras organizaciones de las Naciones Unidas, en particular el CEPE, ya que el mensaje se difundiría más ampliamente. Por último, agradeció al Presidente su justa presidencia y al Gobierno del Japón la traducción al japonés.
- 110.** El coordinador del Grupo de los Trabajadores felicitó a la Secretaría por brindarles la oportunidad de trabajar de una forma constructiva ente los empleadores, los gobiernos y los sindicatos para que los puertos fueran un lugar de trabajo más seguro para todos aquéllos a quienes él representaba.
- 111.** El secretario del Grupo de los Empleadores señaló que estas reuniones eran demasiado breves, y agradeció a la OIT la gran preparación del Foro, y a los trabajadores y los gobiernos su empeño por aunar esfuerzos. Concluyó señalando que el Foro se valoraba enormemente, ya que había producido algo valioso.
- 112.** El Presidente concluyó señalando que estaba de acuerdo en que el Foro era breve pero productivo. Dio las gracias a todos por su espíritu constructivo, su disciplina y su capacidad para alcanzar un consenso, en particular a la Secretaría. También expresó su agradecimiento a los intérpretes por sus enormes esfuerzos.



---

## **Puntos de consenso y conclusiones del Foro**



---

## **Puntos de consenso y conclusiones del Foro <sup>1</sup>**

El Foro de diálogo mundial sobre la seguridad en la cadena de suministro en relación con el embalaje de los contenedores,

Congregado en Ginebra del 21 al 22 de febrero de 2011,

Adopta, el 22 de febrero de 2011, los siguientes Puntos de consenso:

### **Introducción**

1. Muchos accidentes y problemas en el sector del transporte se atribuyen a prácticas inadecuadas en relación con el embalaje de los contenedores, incluida la sobrecarga y la declaración inexacta de su contenido. Esto ha suscitado una gran preocupación, en particular porque las víctimas pueden ser el público en general, trabajadores del sector del transporte por carretera, trabajadores portuarios, trabajadores del sector ferroviario, gente de mar u otros trabajadores, o sus empleadores, quienes con frecuencia no tienen ningún control sobre el embalaje de los contenedores. En vista de lo que antecede, el Consejo de Administración de la OIT decidió celebrar un Foro de diálogo mundial sobre la seguridad en la cadena de suministro en relación con el embalaje de los contenedores.
2. Representantes de los gobiernos, de los empleadores y de los trabajadores participaron en el Foro, celebrado en la OIT, Ginebra, del 21 al 22 de febrero de 2011.
3. El Foro examinó estrategias y políticas para ayudar a los mandantes de los Estados Miembros de la OIT a adoptar un enfoque común en toda la cadena de suministro para la correcta aplicación de las normas apropiadas en materia de arrumazón de los contenedores, con miras a allanar el camino para una mejora sustancial de la seguridad de los contenedores.
4. El Foro examinó el informe de referencia de la Oficina, titulado «La seguridad en la cadena de suministro en relación con el embalaje de los contenedores», publicado en 2010.

### **Tema 1: Factores que redundan en prácticas deficientes de embalaje de contenedores**

#### ***Puntos sobre los cuales se alcanzó un consenso***

5. La falta de formación y el desconocimiento de las normas disponibles (por ejemplo, de la OIT/OMI/la industria) figuran entre los principales motivos de las prácticas inadecuadas al embalar los contenedores.
6. Existe una difusión inadecuada de las normas y orientaciones existentes, así como un desconocimiento de esta información, no sólo entre los trabajadores y sus empleadores, sino entre otros agentes y autoridades, como la policía, los inspectores de la seguridad y salud en el trabajo (SST), los médicos especializados en SST, etc.

<sup>1</sup> Estas conclusiones no han sido examinadas todavía por el Consejo de Administración de la OIT con arreglo a los procedimientos establecidos, por lo que no pueden considerarse definitivas.

- 
7. En muchos casos, no se elaboran planes apropiados para la consolidación, distribución, separación y sujeción de la carga en los contenedores.
  8. No siempre se llevan a cabo evaluaciones adecuadas de los riesgos en la cadena de suministro, con miras a identificar los riesgos y a abordar específicamente problemas particulares.
  9. Las directrices y buenas prácticas existentes para el embalaje de los contenedores, incluidas las *Directrices OMI/OIT/Naciones Unidas-CEPE sobre la arrumazón de las unidades de transporte*, no llegan a los responsables de embalar los contenedores.
  10. El papel y las responsabilidades de todos los agentes interesados, incluidos los gobiernos de la cadena de suministro no siempre están claramente definidas. Esto incluye la responsabilidad de informar sobre cómo embalar los contenedores en condiciones de seguridad.
  11. No existe un sistema de inspección de los contenedores que permita garantizar el embalaje adecuado en el punto de partida.
  12. En las disposiciones que figuran en los contratos de las empresas de seguros de cargas no se aborda de manera adecuada la arrumazón no segura de los contenedores.
  13. Se proporciona una declaración inexacta del contenido y el peso de los contenedores y no se facilita información adecuada al respecto.
  14. Diferentes cargadores se embalan en el mismo contenedor y se desembalan sin la planificación y la coordinación apropiadas.
  15. Las prácticas inadecuadas en la arrumazón de los contenedores también son consecuencia de violaciones de la legislación.

### ***Puntos sobre los cuales no se alcanzó un consenso***

16. Los trabajadores consideraron que la frecuente presión económica y los beneficios derivados del rápido embalaje de los contenedores podrían traducirse en la aplicación de prácticas inadecuadas.
17. Los trabajadores sostuvieron que algunos tipos de cargas debido a su tamaño, peso y configuración, no deberían ser transportadas en contenedores.
18. Algunos (incluidos los trabajadores y algunos gobiernos) consideraron que faltaban requisitos vinculantes específicos que abarcaran toda la cadena de suministro (desde la arrumazón, pasando por el transporte, hasta la desarrumazón).

### **Tema 2: Cumplimiento de las normas sobre arrumazón de contenedores**

#### ***Puntos sobre los cuales se alcanzó un consenso***

19. Se acuerda que la seguridad en la cadena de suministro puede mejorarse mediante la aplicación de buenas prácticas a través de las normas internacionales sobre arrumazón de contenedores.

- 
20. Se acuerda que es necesario elaborar un repertorio de recomendaciones prácticas OIT/OMI/Naciones Unidas-CEPE sobre la arrumazón de unidades de transporte. Se pide a las tres organizaciones que sigan adelante con la revisión de las directrices existentes sobre la arrumazón de las unidades de transporte, que constituirían el repertorio de recomendaciones prácticas.
  21. El gobierno y todos los agentes de la cadena de suministro implicados en el manejo y/o el transporte de los contenedores deberían participar en este proceso de revisión.
  22. La aplicación voluntaria de este repertorio de recomendaciones prácticas debería mejorar el embalaje de los contenedores y la seguridad en la cadena de suministro.
  23. Por lo tanto, el repertorio de recomendaciones prácticas debería aplicarse a toda la cadena de suministro, con unas responsabilidades y una rendición de cuentas claramente identificadas.
  24. Al elaborar el repertorio de recomendaciones prácticas, debería contemplarse la posibilidad de elaborar posteriormente un documento en el que se indique que el contenedor ha sido embalado de conformidad con el repertorio de recomendaciones prácticas.

### **Tema 3: Formación sobre embalaje de contenedores y actividades de divulgación y aplicación de las normas comunes y prácticas óptimas entre todas las partes interesadas**

#### ***Puntos sobre los cuales se alcanzó un consenso***

25. Es importante que todas las partes interesadas reconozcan la importancia que reviste utilizar unos sistemas seguros de trabajo al embalar los contenedores.
26. Es necesario crear conciencia sobre unas normas coherentes para toda la cadena de suministro e impartir formación en la materia. Debería abordarse la necesidad de unas calificaciones y competencias apropiadas en todos los componentes de la cadena de suministro. Sin embargo, deberían establecerse directrices sobre prácticas óptimas para asegurar que se ponga en práctica la correcta formación sobre técnicas y prácticas.
27. Es importante transmitir la información a las personas que están realmente implicadas en el embalaje de los contenedores, entre las que se contarían los trabajadores y sus supervisores.
28. Deberían difundirse orientaciones pertinentes de diferentes formas:
  - mediante organizaciones de empleadores y de trabajadores, instituciones gubernamentales y organizaciones no gubernamentales, y
  - a través de diferentes medios de comunicación, inclusive Internet y materiales impresos.
29. Un obstáculo importante para la difusión de las *Directrices OMI/OIT/Naciones Unidas-CEPE sobre la arrumazón de las unidades de transporte* es que están protegidas por derechos de autor.
30. Debería ponerse a disposición más fácilmente y de manera gratuita material de formación apropiado elaborado en el marco del Programa de la OIT de Desarrollo para Trabajadores

---

Portuarios para todos aquellos involucrados en las operaciones de embalaje de los contenedores.

31. No sólo es necesario impartir formación y crear conciencia en los países en desarrollo, sino también en muchas empresas de los países desarrollados. Las directrices y los materiales de formación deberían estar orientados específicamente a los supervisores que tal vez no estén familiarizados con buenas prácticas para el embalaje de los contenedores.
32. El gobierno y los órganos representativos de empleadores y las organizaciones de los trabajadores tienen un papel que desempeñar en la promoción de las directrices existentes sobre buenas prácticas para el embalaje de los contenedores. Sin embargo, no pueden comprometerse a cumplir normas que todavía no se han adoptado.
33. Es importante el papel que desempeñan los órganos de formación acreditados. Éstos pueden contribuir al desarrollo permanente de las competencias de los trabajadores de la cadena de suministro y de sus supervisores, y permitir que se les reconozca como profesionales competentes en el embalaje de los contenedores.
34. Se señaló que la elevada rotación de los trabajadores responsables del embalaje de los contenedores es un obstáculo a la hora de conservar una fuerza de trabajo debidamente calificada.
35. Los cargadores no actúan de manera aislada, sino que tienen contactos con otros muchos agentes interesados de la cadena de suministro, y dichos contactos podrían utilizarse para difundir buenas prácticas sobre la arrumazón de los contenedores.
36. Es importante asegurar que la formación sea más específica y sencilla.
37. El primer paso es identificar todos los pasos en la cadena de suministro. El siguiente es evaluar el riesgo que existe en cada paso en materia de seguridad y salud, e identificar a continuación las necesidades en materia de formación para colmar las brechas en lo que respecta a las competencias. Esto permitiría utilizar mejor los recursos de formación. Entonces, el proceso arriba mencionado podría supervisarse con miras a garantizar su eficacia.

### ***Punto sobre el cual no se alcanzó un consenso***

38. Es importante identificar los papeles específicos que desempeñan los empleadores, los sindicatos y otros agentes. Se señaló que sería útil establecer una política reguladora adecuada. Esto incluye una política coherente en materia de control de la aplicación, que prevea, en primer lugar, el cumplimiento voluntario (asesoramiento, etc.) y, en segundo lugar, el cumplimiento obligatorio. Esto es pertinente incluso en los casos en que no existe una legislación ni orientaciones específicas: se impone a los empleadores la responsabilidad de hallar la mejor práctica.

---

**Tema 4: Recomendaciones con miras a la adopción, en toda la cadena de suministro, de un enfoque común para la correcta aplicación de las normas idóneas y prácticas óptimas en la arrumazón de contenedores, y actividades de seguimiento**

***Puntos sobre los cuales se alcanzó un consenso***

39. Una vez adoptado el repertorio de recomendaciones prácticas dimanante de las *Directrices OMI/OIT/Naciones Unidas-CEPE sobre la arrumazón de las unidades de transporte*, revisadas/actualizadas, será importante asegurar que vaya seguido de publicaciones orientadas al usuario (material de formación, guías prácticas, etc.), y que el repertorio de recomendaciones prácticas, y las publicaciones que le acompañan, sean gratuitos, fácilmente accesibles y se difundan ampliamente. Este seguimiento debería tener lugar en consulta con un comité directivo y con grupos de trabajo sobre actividades específicas que deberán ser establecidos por la Oficina Internacional del Trabajo, previa celebración de consultas con los mandantes tripartitos de la Organización.
40. Es necesario mejorar la recopilación y la publicación de datos sobre accidentes relacionados con la arrumazón inapropiada de los contenedores. A este respecto, se debería contemplar la posibilidad de revisar la clasificación normalizada de accidentes, con miras a identificar los accidentes de carretera y de otro tipo que están relacionados con la arrumazón inapropiada de los contenedores.





---

## **Cuestionario de evaluación**



Durante el Foro se distribuyó un cuestionario solicitando las opiniones de los participantes sobre varios aspectos del mismo. Sus respuestas y las estadísticas sobre la participación se resumen a continuación.

### 1. ¿Cómo valora el Foro en lo referente a los puntos siguientes?

	5	4	3	2	1	
	Excelente	Bueno	Satisfactorio	Insatisfactorio	Deficiente	Promedio
Elección del punto incluido en el orden del día (la seguridad en la cadena de suministro)	12	8	1	–	–	4,52
Elección de los puntos para la discusión	7	12	2	–	–	4,24
Calidad de los debates	3	16	2	–	–	4,05
Beneficios potenciales para la cadena de suministro	4	11	3	–	–	4,06
Puntos de consenso y disenso	2	12	4	–	–	3,89
Panel de discusión	1	11	6	–	–	3,72
Posibilidad de hacer contactos	2	14	4	–	–	3,90

### 2. ¿Cómo valora la calidad de los siguientes aspectos del informe para la discusión?

	5	4	3	2	1	
	Excelente	Bueno	Satisfactorio	Insatisfactorio	Deficiente	Promedio
Calidad del contenido	7	10	4	–	–	4,14
Objetividad	7	10	3	1	–	4,10
Amplitud temática	6	11	3	–	–	4,15
Presentación y legibilidad	6	11	3	–	–	4,15
Volumen y pertinencia de la información	4	7	9	–	–	3,75

### 3. ¿Qué opina del tiempo dedicado al debate?

	Demasiado	Suficiente	Escaso
Discusión del informe	–	13	8
Reuniones de los grupos	2	14	5
Panel de discusión	1	13	5

### 4. ¿Cómo valora los aspectos prácticos y administrativos (secretaría, servicios de documentación, traducción, interpretación)?

5	4	3	2	1	
Excelente	Bueno	Satisfactorio	Insatisfactorio	Deficiente	Promedio
11	6	4	–	–	4,33

## 5. Respuestas al cuestionario

Gobiernos	Empleadores	Trabajadores	Observadores	No indicación	Total	% de respuestas
12	1	5	2	1	21	37,5

## 6. Participantes en el Foro (incluyendo consejeros técnicos)

	Gobiernos	Empleadores	Trabajadores	Observadores
Total	27	11	12	6
Masculino	22	11	11	5
Femenino	5	0	1	1

## Sitio web del Departamento de Actividades Sectoriales ([www.ilo.org/sector](http://www.ilo.org/sector))

### 7. ¿Está usted al corriente de que el Departamento de Actividades Sectoriales tiene un sitio web que proporciona informaciones sobre sus actividades y reuniones?

Sí 14 No 7

### 8. En caso afirmativo, ¿cómo valoraría el diseño y contenido del sitio web?

5	4	3	2	1
Excelente	Muy bueno	Bueno	Podría mejorarse	Deficiente
2	5	5	1	–

### 9. Cuando consultó el sitio web, ¿descargó algún documento?

Sí 11 No 1 Me limité a verlo sin descargarlo 1

### 10. ¿Desearía usted inscribirse y obtener información sobre nuestras reuniones mediante un formulario de inscripción electrónico a través del sitio web?

Sí 19 No –

---

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



---

Chairperson  
Président  
Presidente

Mr Seiichi Tajima  
First Secretary  
Permanent Mission of Japan  
GENEVA  
Switzerland

Members nominated by Governments  
Membres représentant les gouvernements  
Miembros representantes de los gobiernos

**ARGENTINA ARGENTINE**

Sr. Darío Celaya Álvarez  
Ministro, Misión Permanente de la Argentina  
GINEBRA  
Suiza

**AZERBAIJAN AZERBAÏDJAN AZERBAIYÁN**

Mr Sabir Mirzoyev  
Head of Sector, Ministry of Transport  
Azerbaydjan bakumon of Transport  
BAKU CITY  
*Adviser / Conseiller technique / Consejero técnico*

Mr Ilgar Aliyev  
Head Specialist of Technical Development Department  
Azerbaijan Railways Ltd  
BAKU CITY

**CAMEROON CAMEROUN CAMERÚN**

S.E. M. Anatole Fabien Marie Nkou  
Ambassadeur  
Représentant permanent du Cameroun  
Chef de délégation  
Mission permanente du Cameroun  
GENÈVE  
Suisse

**CHINA CHINE**

Mr Duan Dongwen  
Counsellor  
Permanent Mission of China  
GENEVA  
Switzerland

---

**REPUBLIC OF CONGO RÉPUBLIQUE DU CONGO REPÚBLICA DEL CONGO**

*Advisers / Conseillers techniques / Consejeros técnicos*

M<sup>me</sup> Fernande Mvila

Conseillère  
Mission permanente du Congo  
GENÈVE  
Suisse

M. Célestin Jean Raphaël Batina  
Mission permanente du Congo  
GENÈVE  
Suisse

M<sup>me</sup> Madeleine Malanda née Louvouandou  
Mission permanente du Congo  
GENÈVE  
Suisse

**DOMINICAN REPUBLIC RÉPUBLIQUE DOMINICAINE REPÚBLICA DOMINICANA**

*Adviser / Conseiller technique / Consejero técnico*

Sr. Pablo Medina Jiménez  
Ministro Consejero  
Misión Permanente de la República Dominicana  
GINEBRA  
Suiza

**ECUADOR EQUATEUR**

Sr Jorge Thullen  
Asesor del Ministro de Relaciones Laborales del Ecuador  
GENTHOD  
Suiza

**HAITI HAÏTI HAITÍ**

M. Jean-Bony Alexandre  
Ministre conseiller  
Mission permanente d'Haïti  
GENÈVE  
Suisse

**JAPAN JAPON JAPÓN**

Mr Takahiro Omori  
Senior Officer, Accident Prevention  
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism of Japan  
TOKYO

*Adviser / Conseiller technique / Consejero técnico*

Mr Kazuhisa Takumi  
Officer for Accident Prevention, Road Transport Bureau, Ministry of Land,  
Infrastructure, Transport and Tourism of Japan  
TOKYO



---

**JORDAN JORDANIE JORDANIA**

*Adviser / Conseiller technique / Consejero técnico*

Mr Shukri Dajani  
Special Adviser for ILO Affairs  
Permanent Mission of Jordan  
GENEVA  
Switzerland

**MADAGASCAR**

*Adviser / Conseiller technique / Consejera técnica*

M<sup>me</sup> Soafara Tsirin Aina Randriamiarisoa  
Responsable du dossier OIT  
Mission permanente de Madagascar  
GENÈVE  
Suisse

**MOROCCO MAROC MARRUECOS**

M. Abderrahim Benrouyne  
Ministère de l'Emploi et de la Formation professionnelle  
Délégué régional de l'Emploi – Casablanca  
Délégation régionale de l'Emploi-Casablanca-Anfa  
CASABLANCA

**NIGERIA NIGÉRIA**

Ms Nofisat Abiola Arogundade  
Deputy Director of Factories  
Federal Ministry of Labour and Productivity  
Federal Secretariat  
ABUJA

**PAKISTAN PAKISTÁN**

*Adviser / Conseiller technique / Consejero técnico*

Mr Ahsan Nabeel  
Third Secretary  
Permanent Mission of Pakistan  
GENEVA  
Switzerland

**PANAMA PANAMÁ**

*Adviser / Conseiller technique / Consejero técnico*

Sr. Alejandro Mendoza Gantes  
Consejero  
Misión Permanente de Panamá  
GINEBRA  
Suiza

---

**QATAR**

Mr Ali Al-Khulaifi  
Minister Plenipotentiary and Representative of the Minister of Labour  
Permanent Mission of the State of Qatar  
GENEVA  
Switzerland

**SLOVENIA SLOVÉNIE ESLOVENIA**

Mr Etbin Tratnik  
Senior Adviser  
Ministry of Labour  
Family and Social Affairs  
LJUBLJANA

**SOUTH AFRICA AFRIQUE DU SUD SUDÁFRICA**

Mr Tibor Szana  
Director, Department of Labour  
GAUTEUG

**THAILAND THAÏLANDE TAILANDIA**

Ms Sudthida Krungkraiwong  
Director, OSH Strategic Group  
Occupational Safety and Health Bureau  
Department of Labour Protection and Welfare  
Ministry of Labour  
BANGKOK

**TRINIDAD AND TOBAGO TRINITÉ-ET-TOBAGO TRINIDAD Y TABAGO**

Mr Gaekwad Ramoutar  
Safety and Health Inspector Team Leader for Chemicals, the Occupational Safety and Health Authority  
and Agency of the Ministry Petrochemicals and Ports Unit  
PORT OF SPAIN

**TURKEY TURQUIE TURQUÍA**

Mr Erhan Batur  
Counsellor for Labour and Social Affairs  
Permanent Mission of Turkey  
GENEVA  
Switzerland

**UNITED KINGDOM ROYAUME-UNI REINO UNIDO**

Mr Keith Bradley  
Hazardous Cargoes Adviser, Maritime and Coastguard Agency  
Spring Place  
SOUTHAMPTON

---

## URUGUAY

*Adviser / Conseiller technique / Consejero técnico*

Dr. Gabriel Winter  
Consejero  
Misión Permanente del Uruguay  
GINEBRA  
Suiza

### Members nominated by the Employers Membres représentant les employeurs Miembros representantes de los empleadores

Mr Christopher Grahame Welsh  
Secretary-General  
Global Shippers Forum  
FTA Hermes House  
TUNBRIDGE WELLS  
United Kingdom

Mr John Stawpert  
Senior Adviser  
International Chamber of Shipping  
LONDON  
United Kingdom

Mr Ferdinand Van de Laar  
Managing Director  
International Association of Ports and Harbors  
TOKYO  
Japan

Mr Damian John Viccars  
Head of Social and EU Fiscal Affairs  
International Road Transport Union  
BRUSSELS  
Belgium

M. Vincent Vu  
Directeur des relations internationales  
Union internationale des chemins de fer  
PARIS  
France

Mr René Zimmerman  
Manager  
International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA)  
GLATTBRUGG  
Switzerland

### Members nominated by the Workers Membres représentant les travailleurs Miembros representantes de los trabajadores

Mr Bernard Farrelly  
National Lead Organiser  
Maritime Union of Australia  
SYDNEY  
Australia

---

Mr Allan Graveson  
Senior National Secretary  
Nautilus International  
LONDON  
United Kingdom

Mr Jan De Jong  
FNV Bondgenoten  
WEERT  
Netherlands

Mr Bjorn-Erik Kristoffersen  
Union Officer, International Transport Workers' Federation  
OSLO  
Norway

Mr Albert Lemonnier  
Third Vice-President  
International Longshore and Warehouse Union Canada  
VANCOUVER  
Canada

Mr Shosaku Machida, Secretary  
Container Transport Section  
National Federation of Dockworkers' Unions of Japan  
TOKYO  
Japan

**Additional members representing the Employers**  
**Membres additionnels représentant les employeurs**  
**Miembros adicionales representantes de los empleadores**

Mr Donald Armour  
Head of International Department  
Freight Transport Association  
TUNBRIDGE WELLS  
United Kingdom

Mr Jens Hügel  
Head of Sustainable Development  
International Road Transport Union  
GENEVA  
Switzerland

Mr Lars Kjaer  
Senior Vice-President  
World Shipping Council  
WASHINGTON  
United States

Mr John Charles Leach  
Adviser  
World Shipping Council  
LONDON  
United Kingdom

Capt Gerd Rohden  
Adviser  
World Shipping Council  
WASHINGTON  
United States

---

Additional members representing the Workers  
Membres additionnels représentant les travailleurs  
Miembros adicionales representantes de los trabajadores

Ms Claire Clarke

Personal Assistant – ITF Inland Transport Sections  
International Transport Workers' Federation  
LONDON  
United Kingdom

Mr Mike Gibbons

Executive Member  
WINCHESTER  
United Kingdom

Mr Frank Leys

Section Secretary  
International Transport Workers' Federation  
LONDON  
United Kingdom

Mr Katsushige Mashima

Deputy General Secretary  
All Japan Dockworkers' Unions  
TOKYO  
Japan

Mr Tabudi Abner Ramakgolo

National Sector Coordinator  
ITF Section Vice-Chair South African Transport and Allied Workers' Union (SATAWU)  
JOHANNESBURG  
South Africa

Mr Mac Urata

Section Secretary  
Inland Transport Sections  
International Transport Workers' Federation  
LONDON  
United Kingdom

Representatives of the United Nations, specialized agencies  
and other official international organizations  
Représentants des Nations Unies, des institutions spécialisées  
et d'autres organisations internationales officielles  
Representantes de las Naciones Unidas, de los organismos  
especializados y de otras organizaciones internacionales oficiales

**United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)**  
**Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU)**

Mr Martin Magold

Chief, Sustainable Transport Section  
Transport Division  
United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)  
GENEVA  
Switzerland

Mr Markus Pikart

Economic Affairs Officer  
United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)  
GENEVA  
Switzerland

---

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

**International Safety Panel (ISP) of ICHCA International Limited**

Mr Mike Compton  
Technical Adviser and Chairman of International Safety Panel  
ICHCA International Ltd  
ROMFORD  
United Kingdom

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

M. Jean Dejardin  
Conseiller  
Organisation internationale des employeurs  
Cointrin/GENÈVE  
Suisse

**International Union of Marine Insurance (IUMI)  
Union internationale d'assurances transports  
Unión Internacional de Seguros de Transportes**

Mr Uwe Peter Schieder  
Captain  
Loss Prevention Committee  
International Union of Marine Insurance (IUMI)  
BERLIN  
Germany

**International Trade Union Confederation (ITUC)**

Ms Esther Busser  
Assistant Director  
International Trade Union Confederation (ITUC)  
GENEVA  
Switzerland

**Panel moderator  
Modérateur du panel  
Moderador del panel**

Mr Mike Compton  
Technical Adviser and Chairman of International Safety Panel  
ICHCA International Ltd  
LONDON  
United Kingdom

**Resource person  
Expert technique  
Especialista técnico**

Mr Bill Brassington  
BUCKS  
United Kingdom