

Informe final – Seguridad y salud en los puertos

Introducción

1. La presente Reunión de expertos se celebró a fin de examinar el proyecto de Repertorio que consta de dos partes: una que abarca la protección en los puertos y otra que abarca la seguridad y la salud en los puertos. La primera parte, sobre protección en los puertos, dimana de la labor realizada por el Grupo mixto de trabajo OIT/OMI sobre seguridad portuaria, creado por el Consejo de Administración de la OIT en su 286.^a reunión (marzo de 2003) y de la labor del Comité de Seguridad Marítima de la OMI en su 77.^a reunión (mayo-junio de 2003), que se celebró en Ginebra del 9 al 11 de julio de 2003. El texto sobre protección en los puertos complementa el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), de la OMI, que determina los requisitos en materia de protección de los buques y la interacción inmediata entre el buque y el puerto. La segunda parte, que versa sobre la seguridad y la salud, la preparó la Oficina con asesoramiento externo.
2. El Consejo de Administración de la OIT en su 287.^a reunión decidió que la presente Reunión se compusiera de 12 expertos designados por los gobiernos; 12 tras consultas con el Grupo de los Empleadores, y 12 tras consultas con el Grupo de los Trabajadores del Consejo de Administración. Los 12 expertos gubernamentales fueron: Alemania, Australia, Brasil, Canadá, China, Egipto, España, Estados Unidos, Filipinas, Nigeria, Panamá y Reino Unido. También asistieron, en calidad de observadores, expertos gubernamentales de Finlandia, Italia y Turquía. En virtud de la decisión adoptada por el Consejo de Administración, en su 288.^a reunión, estuvieron representadas en la Reunión, en calidad de observadores, varios organismos especializados de las Naciones Unidas, organizaciones intergubernamentales y organizaciones internacionales no gubernamentales. Se anexa una lista de participantes al presente informe.
3. El mandato de la Reunión consistía en «examinar y adoptar un proyecto de Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre la vigilancia, la salud y la seguridad en los puertos».
4. La Reunión tuvo ante sí el proyecto de Repertorio de recomendaciones prácticas sobre vigilancia, seguridad y salud en los puertos, compuesto de una Parte A: Vigilancia (término que se substituyó posteriormente por protección en la versión española) (MESSHP/2003/A) y una Parte B: Salud y seguridad (MESSHP/2003/B), que decidió

adoptar como base para la discusión. La Reunión adoptó un programa de trabajo que preveía la realización de sesiones paralelas para examinar la Parte A: Protección y la Parte B: Seguridad y salud.

5. La Sra. Sally Paxton, Directora Ejecutiva del Sector Diálogo Social, señaló en su discurso de apertura que el derecho a un lugar de trabajo seguro y sano siempre había sido una cuestión prioritaria para la OIT. En cuanto al trabajo en los puertos, la OIT ha adoptado varios instrumentos internacionales relativos a este sector. No obstante, hasta la fecha sólo 20 países habían ratificado el Convenio sobre seguridad e higiene en los trabajos portuarios, 1979 (núm. 152). Entre tanto, los adelantos técnicos, entre ellos, la introducción de equipos cada vez más perfeccionados para la manipulación de la carga, con mayor capacidad y alcance, habían dejado obsoletas las recomendaciones contenidas en el Repertorio de 1977 y en la Guía de 1976. Si bien debía reconocerse que los diversos cambios en los métodos de manipulación de la carga habían propiciado mejoras importantes para la seguridad y la salud de los trabajadores portuarios, muchas veces esos cambios habían introducido nuevos riesgos y el trabajo en los puertos seguía registrando tasas de accidentes muy elevadas. La Sra. Paxton manifestó que desde los ataques terroristas del 11 de septiembre perpetrados en los Estados Unidos en 2001, las amenazas al comercio y al transporte como robos y piratería aérea, se habían vuelto más alarmantes al tener su origen en el comercio y el transporte, ámbitos en los que los mecanismos y procedimientos utilizados en el transporte podían utilizarse como armas. Por ello, era preciso considerar el proyecto de Repertorio sobre la seguridad y la salud en los puertos en el marco de dos nuevas iniciativas internacionales propuestas por la OIT y la OMI. En lo que respecta a la OIT, la Conferencia Internacional del Trabajo, celebrada en junio de 2003, adoptó el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar que aborda con detalle la cuestión del permiso de tierra y acceso a las zonas portuarias de la gente de mar. En 2002, la OMI adoptó las enmiendas al Convenio internacional sobre la seguridad de la vida humana en el mar, que incluía la adopción del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, que debería entrar en vigor en julio de 2004. El proyecto del Repertorio de recomendaciones prácticas sobre protección en los puertos amplió el criterio de la protección portuaria más allá de la zona portuaria hasta abarcar todo el puerto. Su objetivo era que sus disposiciones fuesen compatibles con las del Código PBIP de la OMI, que establece requisitos exclusivamente para la protección del buque y la interfaz inmediata entre el buque y el puerto.

6. La Mesa de la Reunión quedó constituida como sigue:

<i>Presidente:</i>	Sr. Henderson (Reino Unido)
<i>Vicepresidentes:</i>	Sr. Pope (Estados Unidos)
	Sr. Cox (miembro empleador)
	Sr. Tannock (miembro empleador)
<i>Presidente Parte A:</i>	Sr. Platts (Canadá)
<i>Presidente Parte B:</i>	Sr. Henderson (Reino Unido)

Grupo de los Empleadores

<i>Vicepresidente y Portavoz Parte A:</i>	Sr. Van de Laar
<i>Vicepresidente y Portavoz Parte B:</i>	Sr. Cox

Grupo de los Trabajadores

Vicepresidente Parte A: Sr. Tannock

Vicepresidente Parte B: Sr. Hansen

Portavoz Parte A: Sr. Carlstedt

Portavoz Parte B: Sr. Marges

7. Un representante de la Oficina expuso los antecedentes de la presente Reunión. Recordó, en particular, el mandato del Grupo de trabajo mixto OIT/OMI reunido en julio de 2003, que esbozó las grandes líneas del Repertorio de recomendaciones prácticas que se examinaría en la Reunión, y los distintos comentarios recibidos de los Estados Miembros sobre el proyecto de Repertorio.
8. El portavoz de los expertos empleadores declaró que, en su opinión, la OIT era la entidad apropiada para elaborar dicho Repertorio ya que tenía en cuenta los intereses de todas las partes interesadas. El portavoz del Grupo de los Trabajadores manifestó su deseo de contar con un documento pormenorizado y confió en que todas las especificaciones que se fueran aportando figurarían en el texto definitivo.
9. Tras los debates, los expertos acordaron unánimemente recomendar la adopción y la publicación del proyecto de Repertorio en dos publicaciones separadas, a saber, un Repertorio de recomendaciones prácticas sobre protección en los puertos y un Repertorio de recomendaciones prácticas sobre seguridad y salud en los puertos. Los expertos destacaron que era preciso publicar los repertorios en el mayor número de idiomas posible y pidieron a los gobiernos que se encargaran de las traducciones a sus idiomas nacionales respectivos cuando la OIT no pudiera hacerlo.

Discusión punto por punto

10. El examen del proyecto de Repertorio de recomendaciones prácticas sobre seguridad y salud en los puertos se llevó a cabo entre el 8 y el 17 de diciembre de 2003. Dicho proyecto de Repertorio fue objeto de numerosos cambios de forma, que no se mencionan específicamente en el presente informe.

Introducción, ámbito de aplicación, modalidades de aplicación y definiciones

11. La Reunión convino en que el título correcto del proyecto de repertorio debía ser «Seguridad y salud en los puertos». Asimismo, se acordó que el término «trabajadores portuarios» se utilizaría en todo el documento como sinónimo de «cargadores de muelle», contenido en el Convenio núm. 152.
12. El Secretario General de la Reunión presentó una perspectiva histórica del Repertorio de recomendaciones prácticas sobre seguridad y salud en los puertos, indicando que la actual revisión se había llevado a cabo tras un intervalo de 26 años.
13. El Presidente invitó a los Grupos a que diesen preferencia a los comentarios presentados por escrito a la Oficina, aunque todas las observaciones se tendrían en cuenta. Tomando nota de la propuesta del experto del Gobierno de Suecia sobre el trato inadecuado dado al tema de la ergonomía en el documento, los expertos aceptaron que la Oficina preparara un borrador de texto sobre la cuestión para su examen por la Reunión.

-
14. En cuanto a la aplicación del Repertorio, los expertos empleadores propusieron añadir un nuevo texto en el que se pedía la colaboración entre los trabajadores y los empleadores a ese respecto, que siempre era beneficiosa. El nuevo texto presentado fue adoptado en su forma enmendada por el experto gubernamental de Alemania.
 15. Como resultado de una enmienda propuesta por los expertos trabajadores destinada a evitar que quedara la impresión de que el Repertorio alentaba o permitía que la carga fuera manipulada por la gente de mar, tuvo lugar un debate acerca de si esta práctica era segura. Se acordó suprimir dos oraciones referidas a la manipulación de la carga por la gente de mar.
 16. Se introdujeron varias definiciones pertinentes que figuraban en el Convenio núm. 152, para que, en la medida de lo posible, el nuevo Repertorio fuera autónomo y no exigiera consultar otras fuentes. En relación con el debate suscitado en torno al izado acoplado vertical, los expertos estimaron que el Repertorio debería abordar el tema de la introducción de innovaciones en las labores portuarias. Hubo acuerdo general entre los expertos trabajadores y empleadores en que debía redactarse un texto sobre la materia. En consecuencia, la Reunión analizó las repercusiones de las innovaciones técnicas y de otra índole en la seguridad y salud en los puertos. Se estimó que dichas innovaciones debían introducirse sobre la base de pruebas y datos, y tras consultar y llegar un acuerdo con los interlocutores sociales. Su introducción debería hacerse de conformidad con lo estipulado en las leyes, normas y reglamentos aplicables, debiendo supervisarse su cumplimiento. Tuvo lugar un debate sobre el papel de los gobiernos (es decir, de la autoridad competente). Según algunos, estos últimos debían limitarse a intervenir en caso de que no hubiera acuerdo entre los interlocutores sociales; según otros, los gobiernos debían desempeñar un papel más activo. El asesoramiento por parte del Gobierno podría consistir en recomendaciones acerca de la interpretación de la legislación nacional y otras normas aplicables. La Reunión prefirió conservar el texto original que indicaba que debía tenerse en cuenta lo estipulado en las legislaciones nacionales respectivas. El texto fue adoptado en su forma enmendada.

Disposiciones generales

17. La Reunión examinó el comentario del Gobierno de Finlandia¹ respecto de la imprecisión y duplicación de los cometidos y atribuciones que se abordaban en las recomendaciones generales. Los expertos enmendaron la sección. Hubo consenso para modificar el texto de dicha sección con el fin de definir adecuada y claramente las responsabilidades de los empleadores.
18. La Reunión decidió aceptar la enmienda propuesta por los expertos de los Gobiernos de Alemania y Finlandia destinada a eliminar «autoridades portuarias» del título del párrafo 2.1.3.
19. Se aceptó la propuesta de los expertos trabajadores para añadir un nuevo párrafo 3 sobre la gestión. Se aceptó asimismo un nuevo texto referente a los supervisores que destacaba su papel. Quedó aprobada la propuesta de modificar el título de «Trabajadores», sustituyéndolo por el de «Trabajadores portuarios». Los expertos empleadores pidieron que se redactara un nuevo texto sobre la colaboración entre los oficiales de buque y el personal de tierra. Lo anterior fue aprobado en la forma en que lo enmendaron los expertos trabajadores. Se aceptó también que el equipo defectuoso o que presentara otro tipo de peligro no debía volver a utilizarse mientras no hubiera sido reparado, probado y se

¹ Véase el documento MESSHP/2003/6, pág. 7.

hubiera autorizado su utilización ulterior. No obstante, la cuestión del derecho de los trabajadores de interrumpir su trabajo en ese caso, debería contemplarse en otra parte del documento. El párrafo 2, de la sección 2.1.8, donde se reconocía el valor de la formación proporcionada por los sindicatos, se enmendó para que la financiación de dicha formación quedara sujeta a una negociación entre las partes.

20. En la sección concerniente a los asesores de seguridad y salud, se propuso y aceptó un nuevo texto sobre la presentación de los análisis relativos a las tasas de accidentes y las tendencias a ese respecto a la dirección. En lo que se refiere al título «Otras personas que trabajan», se acordó que las palabras en inglés «port premises» se sustituyeran por «port area» con el fin de alcanzar coherencia en todo el documento. (Lo anterior no se aplicaba a la versión en español porque zona portuaria ya figuraba allí.)
21. Bajo el título «Sistemas de gestión de la seguridad y la salud», se acordó añadir un nuevo elemento a la serie señalada con viñetas, a saber: «la naturaleza de la carga que debe ser manipulada». Además, esta sección suscitó debates en torno a las relaciones entre la ergonomía y los factores humanos. Se propuso abordar ambos temas por separado y se reconoció la importancia de esas cuestiones.
22. En lo que respecta a los comités de seguridad y salud, se llegó a un acuerdo en que debería coordinarse la labor del Comité asesor sobre protección del puerto y la del Comité de seguridad y salud en los puertos. En caso de conflicto entre ambos, se debía acordar la máxima prioridad a la seguridad y la salud. Por otra parte, se necesitaba que hubiera coherencia entre el Repertorio de recomendaciones prácticas sobre protección en los puertos y el Repertorio de recomendaciones prácticas sobre seguridad y salud en los puertos.
23. En respuesta al debate relativo a los «representantes de seguridad» y «grupo de trabajadores», bajo el título «Organización», el Presidente manifestó que el texto preliminar tenía en cuenta la postura de la Unión Europea sobre la cuestión. A juicio de los trabajadores, dicho texto daba al empleador el derecho de elegir entre dos grupos de trabajadores, uno sindicado y el otro, no. Se volvió a redactar el texto para reconocer la importancia de que los representantes de los trabajadores fuesen designados por sindicatos reconocidos o por grupos de trabajadores cuando no hubiere sindicatos.
24. Respecto de la notificación interna de los accidentes, la Reunión apoyó la idea de que dicha notificación no debiera tener «repercusiones» para la persona implicada y se adoptó un texto que apuntaba en ese sentido. Se adoptó un nuevo texto encaminado a proporcionar instalaciones especiales para las personas con discapacidades, en virtud de lo dispuesto en la legislación nacional.

Infraestructura, instalaciones y equipos portuarios

25. Los expertos examinaron los niveles de iluminación en los puertos. A juicio del experto gubernamental de Brasil, los niveles de iluminación eran un factor importante para la seguridad de las operaciones portuarias por lo que recomendó que los niveles fuesen más elevados que los actuales. La Reunión decidió aumentar los niveles de iluminación a un mínimo de 10 lux en las vías de acceso, pero fijándose 50 lux en las zonas donde se opera. Los expertos empleadores hicieron notar que los nuevos niveles de iluminación representaban un aumento del 100 por ciento respecto de las normas existentes. Los expertos trabajadores aceptaron esos nuevos niveles aunque hubiesen preferido niveles incluso más altos.

-
26. La Reunión decidió adoptar un texto que especificaba que a lo largo de los muelles debía dejarse una zona de dos metros despejada para asegurar un acceso libre de un metro de ancho.
27. Con respecto a los caminos para peatones, una enmienda propuesta por el experto gubernamental de Filipinas relativa a las pasarelas elevadas se adoptó con modificaciones menores. Se aceptó una propuesta del observador gubernamental de Italia relativa a la posible presencia en la zona portuaria de personas sin razones valederas para encontrarse allí. También se aceptó una propuesta del experto gubernamental de Filipinas en que se establecía que cualquier cobertura provisoria debería contar con pesos, garras o pinzas que impidieran su desplazamiento accidental. Quedó igualmente aceptada la propuesta del Reino Unido relativa al vallado de los bordes de los muelles, que reflejaba el principio de que debía evitarse todo peligro al gran número de pasajeros que transitaba por ellos. La Reunión aceptó la propuesta del experto trabajador de que la distancia entre los equipos de salvamento debería ser de 50 metros.
28. Luego de un debate sobre a quiénes cabía la responsabilidad de proporcionar un acceso seguro a los buques — el capitán del buque o el empleador en tierra — se decidió que quien asumiera dicha responsabilidad debía cerciorarse de que el acceso fuera seguro. Se aceptó una enmienda presentada por el Reino Unido sobre la necesidad de contar con superficies antideslizantes. Se aceptó igualmente otra enmienda presentada por Filipinas al párrafo 2 que preveía que la separación entre los peldaños de una escalera no fuera menor de 25 centímetros ni superara los 35 (diferente del texto original que preveía una separación de 30 centímetros).
29. En lo que atañe al equipo móvil de salvamento se propuso que una referencia a los «vehículos automatizados» sería más apropiado hacerla en el capítulo 6 (operaciones en tierra). También se acordó añadir la expresión «vehículos sin caja» después de «equipo móvil». Se aceptó igualmente el principio de instalar botones de parada de emergencia en las jaulas de acceso, siempre que fuese posible, propuesta que se incluyó en el texto del documento.
30. El capítulo relativo al equipo de protección personal se volvió a redactar para que quedara claro que dicho equipo no debía utilizarse para evitar el control o la eliminación de un riesgo. Toda la sección se especificó más, en términos de los requisitos legales relativos a la evaluación del riesgo. Se tuvieron en cuenta las observaciones formuladas por el experto gubernamental de Australia, relativas a otros elementos de protección que debieran incluirse en la lista, pero hubo consenso en el sentido de que se trataba de una lista abierta.

Aparatos de izado y accesorios de manipulación

31. Mucho se debatió acerca de si las «eslingas redondas», «torsionadas», cubiertas con una funda tejida podían ser efectivamente sometidas a prueba en vista de que, aunque hubiesen satisfecho en un comienzo determinados requisitos de seguridad, no podía examinarse su temperatura interior. Como en ciertas jurisdicciones se desconocían, la Reunión propuso que no se las considerara.

Utilización de los aparatos de izado y de los accesorios de manipulación en condiciones de seguridad

32. Tuvo lugar un cierto debate acerca de si los aparatos de izado deberían abarcar también los aparatos para izar personas. Se señaló también que los términos utilizados en el texto estaban en armonía con la terminología del Convenio núm. 152. Un experto trabajador propuso un nuevo texto, señalado con viñeta, para el párrafo 5.1.4.2 como parte de los «controles diarios». También se añadió un control semanal para verificar las pérdidas de

aceite, señalándolo con una viñeta, en el punto 7 del párrafo 5.1.4.3. Después de referirse al hecho de que las carretillas elevadoras estaban contempladas en la definición de aparatos de izado en el Convenio núm. 152, se debatió acerca de la utilización de los cinturones de seguridad. Aunque no todos los vehículos de izado los tenían, la índole del trabajo hacía pensar que se los utilizaría si se los proporcionase. En consecuencia, se acordó añadir una referencia a la utilización de cinturones de seguridad, cuando procediera.

33. Se acogió con satisfacción la incorporación de un diagrama complementario a los cuadros que figuran en la sección relativa a los accesorios de manipulación. Se decidió que siempre había que inspeccionar las eslingas de la carga preeslingada, a fin de evitar todo accidente ocasionado por el posible deterioro de las mismas. Aunque hubiese sido conveniente poder seguir la pista a ciertos lotes de eslingas identificables, con el fin de garantizar su seguridad, la Reunión no pudo idear un sistema para determinar la carga máxima de seguridad de las eslingas. Ahora bien, era posible establecer un sistema de seguimiento en algunos países; pero, como para la mayoría no lo era, no se podía incluir en el Repertorio.
34. La Reunión convino en suprimir una disposición que hubiese brindado a los fabricantes la oportunidad de reparar o de cambiar las eslingas. La Reunión también acordó que el material que se reparara, debería ser identificado e inscrito en un registro. La Reunión tomó nota de la observación del experto del Gobierno de Finlandia con respecto a las eslingas pertenecientes a buques extranjeros, esto es, que la ley nacional no podía destruirlas. A fin de que no se interpretara que el Repertorio alentaba la reparación de elementos inadecuados, la Reunión aceptó un texto relativo a la clasificación de los accesorios de manipulación, su examen y los criterios a tener en cuenta para retirarlos del servicio. Lo anterior se hacía con objeto de evitar que siguieran utilizándose accesorios defectuosos. Se estimó muy acertada la propuesta de los expertos trabajadores de incluir una referencia para que los pasadores de los grilletes se fijaran con flejes metálicos, de conformidad con el requisito relativo a la fijación, contenido en el párrafo 2.

Operaciones de tierra

35. La Reunión examinó una propuesta por la que se facultaba a los trabajadores para interrumpir una operación si consideraban que ésta representaba un riesgo importante para su seguridad o su salud. Los expertos trabajadores señaló que la expresión «riesgo importante» le planteaba problemas puesto que parecía implicar que la mencionada interrupción se justificaba exclusivamente cuando el riesgo era inminente. Estimaban que bastaba con que el riesgo pudiera materializarse en cualquier momento o mientras el riesgo no hubiera dejado de ser hipotético. La idea subyacente en la negativa del trabajador debía extenderse a otras muchas situaciones y no sólo restringirse a los casos en que el riesgo era inminente o importante. Los expertos empleadores declararon que una formación apropiada se vinculaba estrechamente con la cuestión. La formación proporcionaría a los trabajadores oportunidades para identificar y evaluar adecuadamente los riesgos incurridos, en cuyo caso deberían interrumpir inmediatamente el trabajo e informar a su superior del fallo del equipo, según procediera. Los expertos trabajadores respondieron que los procedimientos a seguir en esos casos en algunos países podrían tener importantes repercusiones en los trabajadores. Los expertos gubernamentales de Finlandia y Brasil señalaron que era necesario calificar los riesgos puesto que algunos de ellos eran inherentes a la labor portuaria. El experto gubernamental de Canadá propuso referirse a las «normas establecidas por los comités de seguridad y salud en el trabajo» y no a los «procedimientos establecidos». La Reunión se puso finalmente de acuerdo en torno a un texto de compromiso donde se reconocía el derecho de los trabajadores a interrumpir las operaciones si la situación presentaba riesgos.
36. Se añadió un texto en la sección pertinente al «orden y limpieza» para dejar en claro que las pérdidas de aceite u otros materiales vertidos debían limpiarse lo antes posible. En la

sección sobre el trabajo en ambientes calientes, se decidió insertar la exigencia de un certificado que identificara y autorizara a las personas capaces de trabajar en dichos ambientes. En lo que respecta al uso de equipo de protección personal, la Reunión decidió que tal equipo no debía utilizarse para sustituir la eliminación o el control del peligro. Sólo si esto último no era posible, debería utilizarse el mencionado equipo. Una referencia al peso de la unidad de carga se insertó en la sección relativa al embalado de la misma. Se añadieron dos párrafos relativos a la apertura de contenedores sellados y su vuelta a sellar, lo cual debía realizarse en presencia de un funcionario de aduanas u otra autoridad competente. En otro nuevo párrafo se recomendaba que los contenedores deberían sellarse pero, en la medida en que no se exigía que todos ellos se sellaran, se enmendó el párrafo para que dijera «de conformidad con las exigencias de aduanas pertinentes». Como la cuestión de los gases de escape se abordaba en otra parte del Repertorio, se añadieron referencias cruzadas en la sección relativa a las casetas y ventanillas de recepción. Se examinó la cuestión del almacenamiento de la pasta de papel y a ese respecto se decidió añadir una referencia donde se indicara que las tablas de estiba de las balas que hacen esquina deberían apilarse en el primer estrato.

37. Se añadieron dos nuevos párrafos a la sección relativa a las operaciones de amarre. En uno de ellos se especificaba que las cuerdas de amarre deberían inspeccionarse para cerciorarse de que estuviesen en buenas condiciones; en el otro se hacía referencia a la utilización de sistemas automatizados de amarre y la formación requerida a ese respecto.
38. La sección relativa a los «espacios confinados» se quitó del capítulo 9 y se insertó en este capítulo como resultado de una propuesta de los expertos empleadores. La Reunión aceptó que la cuestión del trabajo en espacios confinados era un aspecto importante a tener en cuenta cuando se trataba de proteger la seguridad y la salud de los trabajadores a bordo de buques.
39. La Reunión decidió desplazar la sección sobre «izado de contenedores» e insertar buena parte de su contenido en la sección titulada «Manipulación de contenedores», bajo un nuevo título: «Aparatos de izado y accesorios de manipulación». Habida cuenta de la decisión de excluir del Repertorio la cuestión del izado acoplado vertical, se decidió también no hacer referencia a la norma ISO 3874 en su totalidad, referida al tema. El izado y la manipulación de los contenedores debería realizarse de conformidad con lo estipulado en las normas internacionales por lo que la única referencia a la norma ISO 357 que figura en el Repertorio abordaba una parte muy específica de dicha norma, a saber, un cuadro no relacionado con el izado acoplado vertical.

Operaciones a bordo

40. Luego de un debate en torno a la cuestión de la iluminación, la Reunión se decidió por establecer los mínimos en 10 lux para los caminos de acceso y 50 lux para las zonas de trabajo. Se añadió una nueva disposición referente a la necesidad de notificar todo daño al buque y su material ante el oficial responsable del buque para prevenir que dicho daño constituyera un peligro.
41. En lo que respecta al acceso a los buques, se añadió una disposición importante relacionada con los caminos de acceso que no deberían pasar por debajo de los lugares donde se estaba manipulando la carga.
42. Se añadió también una disposición sobre las escalas portátiles, las cuales se deberían sujetar por otro trabajador si no podía sujetárselas de otra manera. La Reunión, que señaló que la sección relativa al «trabajo en los techos de los contenedores» se aplicaba solamente a los buques especializados en el transporte de contenedores, añadió un nuevo párrafo

relativo al trabajo en la cima de los contenedores en el caso de los buques no especializados en ese tipo de transporte.

43. La Reunión examinó la cuestión de los contenedores y de su izado acoplado vertical, por ejemplo, el izado de varios contenedores de carga agrupados. El Comité Técnico 104 de la ISO (ISO/104) enmendó la norma ISO relativa al izado de hasta tres contenedores agrupados, sujeto a la observancia de criterios específicos como un peso bruto máximo por unidad, de 20 toneladas. Con referencia a las cuestiones de seguridad, el ISO/TC 104 adoptó una resolución por la que se solicitaba a la Asociación Internacional Coordinadora del Manejo de la Carga (ICHCA, su sigla en inglés) que elaborara directrices para las operaciones de carga en el caso del izado acoplado vertical (*Vertical Tandem Lifting, VTL*). La ICHCA adoptó las citadas directrices en enero de 2003.
44. Los expertos trabajadores presentaron una propuesta de enmienda para suprimir todas las disposiciones relacionadas con el izado acoplado vertical e incorporaron una prohibición de este tipo de izado. Se oponían rotundamente al izado acoplado vertical destacando que los sindicatos así lo habían decidido al más alto nivel. Estaban preparando una campaña mundial en el caso de que esa práctica continuara difundiéndose. A juicio de los expertos trabajadores, era aterrador que las empresas hubieran iniciado una práctica ilegal que necesitaba ahora una bendición jurídica para seguirla. La norma ISO podía experimentarse en los laboratorios pero ello no significaba que debía aceptarse el izado acoplado vertical. Dadas las disposiciones en materia de accesorios de manipulación aprobadas ya por los expertos, les extrañaba que algunos expertos estuvieran dispuestos a dejar de lado el concepto de que los trabajadores siempre debían estar en condiciones de examinar sus herramientas de trabajo. Las esclusas elevadoras eran accesorios de manipulación tan complejos que era simplemente imposible seguirles la pista y evaluar las condiciones del equipo ya que los cerrojos giratorios sólo se podían examinar cuando estaban desarmados. Los expertos trabajadores además dijeron que en el Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores (contenedores), 1972, nunca se había contemplado el izado acoplado vertical y criticaron el criterio adoptado en el Programa aprobado de examen continuo de contenedores (PAEC), por su carácter superficial que no contemplaba la rastreabilidad. Condenaron también la utilización de dos criterios de prueba distintos para dos componentes de un mismo sistema de izado. Por otra parte, declararon que la Administración de Seguridad y Salud Ocupacional de los Estados Unidos (sus siglas en inglés, OSHA) no autorizaba el izado acoplado vertical de los contenedores que transportaban mercancías peligrosas ya que éstos se solían manejar como los demás contenedores. En consecuencia, a raíz de esta prohibición, se podía suponer que en opinión de la OSHA, el riesgo era mayor. En vista de los numerosos accidentes acaecidos por una carga inadecuada en circunstancias normales, los expertos trabajadores concluyeron que esos accidentes tendrían mayores probabilidades de ocurrir si se utilizaba el izado acoplado vertical. Expusieron sus dudas en cuanto a no poder atajar dicha práctica por encontrarse muy difundida. Los expertos trabajadores añadieron que incluso las prácticas habituales no siempre eran aceptadas y hasta se podrían prohibir. Rechazaron la idea de alcanzar un acuerdo sobre la utilización del izado acoplado vertical con los trabajadores en cada puerto, ya que prácticas diferentes en los distintos puertos o inclusive en un mismo puerto, crearían confusión.
45. Los expertos empleadores rechazaron la enmienda propuesta por los trabajadores mencionando que el izado acoplado vertical era de uso corriente en diversos países y señalaron que el izado acoplado vertical había sido objeto de un examen detallado, incluidos sus aspectos relativos a la seguridad. A su juicio, en el caso de las nuevas operaciones en curso, era importante cerciorarse de que existiera una conciencia de la seguridad y se determinaran las restricciones necesarias para garantizar que las operaciones se efectuaran en condiciones de seguridad. Un experto empleador señaló que el Comité de protección portuaria de la Asociación Internacional de los Puertos había examinado la

normativa de la ICHCA y había decidido distribuirla como práctica recomendada en el izado acoplado vertical. El orador hizo hincapié en el hecho de que hacer caso omiso u oponerse a una práctica existente no la hacía desaparecer y que era importante cerciorarse de que las prácticas fueran seguras. Con respecto a los cerrojos giratorios, los expertos empleadores consideraron que sería interesante debatir si se estaban refiriendo a la unidad de carga o a la parte de la carga que izaban al segundo contenedor. Uno de los expertos empleadores indicó la importancia decisiva que revestía la disposición que estipulaba que la decisión relativa a la utilización del izado acoplado vertical no era unilateral sino que se adoptaba en base a un acuerdo concluido entre todas las partes, con inclusión de los trabajadores. Señalaron que el comercio en el mundo aumentaba a un ritmo acelerado y que en el caso de algunos países se duplicaría en el período 2000-2020. A este respecto, las nuevas técnicas de manipulación de carga eran decisivas para hacer frente a este aumento del comercio internacional.

46. Los expertos de los Gobiernos de Finlandia y los Estados Unidos manifestaron que el izado acoplado vertical se utilizaba en sus países. El experto del Gobierno de los Estados Unidos informó que la OSHA había propuesto normas sobre esa cuestión y que se estaban celebrando consultas en ese sentido.
47. Un pequeño grupo llevó a cabo debates oficiosos sobre la utilización del izado acoplado vertical, cuyos resultados fueron positivos y provechosos. No obstante, el tema era demasiado controvertido como para alcanzar un acuerdo sobre el asunto en el presente Repertorio. La reunión decidió suprimir varios párrafos relacionados con el izado acoplado vertical. Sin embargo, se reconoció que eran necesarios mecanismos para abordar las innovaciones industriales, ya fueren de carácter administrativo o técnico. Por consiguiente, se decidió incluir una nueva sección en el Repertorio dedicada a la resolución de dificultades cuando se introdujeran nuevos sistemas de trabajo o innovaciones técnicas. De esta manera, el Repertorio reflejaría el dinamismo del sector y fijaría parámetros que podrían aplicarse más allá del 2003. Habida cuenta de las innovaciones que tal vez requerirían una nueva revisión o una ampliación del contenido del Repertorio, se habló también de la cuestión de las revisiones periódicas del mismo. Se formuló una resolución en la que se recomendaba examinar el Repertorio con mayor frecuencia, no cada 25 años y que la OIT debería auspiciar reuniones de expertos a fin de estudiar los avances técnicos.

Mercancías peligrosas

48. Se añadió un texto al tema de las mercancías peligrosas embaladas, conforme a lo dispuesto en el Código IMDG. Tras examinar una propuesta de los expertos empleadores para que se incorporara un requisito, a saber, que no se deberían cargar materiales incompatibles al mismo tiempo, incluidos pañoles.
49. Se añadió una referencia a la posibilidad de que se hicieran declaraciones falsas de las mercancías, así como a la necesidad de utilizar correctamente la expresión marítima «a granel», de conformidad con el Código BC de la OMI.
50. Se agregaron referencias a los cursos modelo de la OMI pertinentes a la sección sobre formación. Como la inspección física de las mercancías peligrosas podía llevarse a cabo en una zona distinta de la designada para ese fin, se modificó el párrafo consecuentemente. Tras examinarse la sección relativa a la manipulación y estiba, se debatió si debía utilizarse sólo el Código IMDG, sobre todo a la luz de las diferentes normas nacionales y el término «puede» se cambió a «podría». La Reunión decidió trasladar dos párrafos del tema de trabajo en ambiente caliente al capítulo 7.
51. Se insertó un nuevo párrafo sobre aprovisionamiento para asegurarse de que la manipulación de la carga y las operaciones de aprovisionamiento no representaran ningún

riesgo. El aprovisionamiento debería realizarse de conformidad con las Recomendaciones sobre el transporte, la manipulación y el almacenamiento sin riesgos de sustancias peligrosas en zonas portuarias, de la OMI. Aunque los expertos trabajadores no estaban totalmente satisfechos con que se delegara la responsabilidad exclusivamente en el capitán del buque, en lugar de referirse a una relación entre empleador y trabajador, aceptaron la formulación porque era necesario hacer referencia a una norma internacional vigente, que se había formulado sin considerar a los trabajadores.

Salud

- 52.** Se decidió insertar una nueva exigencia general para asegurar que los trabajadores portuarios expuestos a materiales peligrosos recibieran la debida formación y unas fichas de seguridad sobre dichos materiales. Los materiales deberían estar debidamente rotulados y se debería informar a los trabajadores sobre las medidas de precaución que deben tomar cuando estén expuestos a dichos materiales.
- 53.** La Reunión discutió las enmiendas que debían introducirse en los textos respecto de «cargas pulverulentas» y «otras cargas» (por ejemplo, cueros o cargas mohosas). En la sección relativa a «otras cargas» se introdujeron cambios para asegurar que los trabajadores portuarios que manejaban estas cargas particularmente peligrosas contaban con un equipo de protección adecuado. En lo concerniente al ruido, se acordó que los niveles de ruido deberían supervisarse asiduamente y que el nuevo equipo debería ser lo menos ruidoso posible. Dada la dificultad que conllevaba definir el límite de exposición máxima al ruido, que dependía de otros parámetros distintos del medio ambiente y la duración de la exposición, se convino en que éstos «fueran definidos conforme a las exigencias legales nacionales». Reconociendo que las normas relativas al ruido podían no estar definidas en algunos países, se incluyeron en la lista de referencias el Convenio sobre el medio ambiente de trabajo (contaminación del aire, ruido y vibraciones), 1977 (núm. 148) y la Recomendación núm. 156 conexas. También se acordó mover toda la sección sobre «espacios confinados» al capítulo 6.
- 54.** Se introdujo una nueva sección sobre «ergonomía», basada en parte en el texto existente. Esta sección debería alentar el diseño mejorado de los lugares de trabajo, sistemas y equipo.
- 55.** La Reunión discutió detenidamente la sección sobre los servicios de medicina del trabajo. Los expertos empleadores propusieron eliminar un párrafo relativo a la supervisión médica, propuesta que fue apoyada por los expertos trabajadores. Tanto los expertos empleadores como los expertos trabajadores consideraron que esta cuestión no podría decidirse durante esta Reunión, porque no podían hallarse posiciones comunes (incluso dentro de los grupos de expertos).
- 56.** A juicio de los expertos trabajadores, la exigencia de someter a exámenes médicos periódicos obligatorios a los trabajadores podía considerarse como una violación de sus derechos. Por otro lado, reconocían que dicha exigencia tenía por objeto garantizarles un buen estado de salud. Los expertos empleadores señalaron que la legislación nacional a ese respecto no era uniforme e incluso contradictoria.
- 57.** Se debatió ampliamente acerca la cuestión del carácter personal y confidencial de la información médica. Los expertos convinieron en que un programa de evaluación médica era un elemento importante en las prácticas de promoción de la salud y de prevención de las enfermedades. No obstante, hubo discrepancia en cuanto a las maneras de llevar a cabo los exámenes médicos periódicos. Habida cuenta de las numerosas propuestas para mejorar el capítulo sobre «Salud», se decidió que un pequeño grupo de trabajo examinara tales propuestas y redactara un nuevo texto que omitía la referencia a los exámenes médicos,

para su examen por la Reunión, el cual quedó aprobado con pequeñas modificaciones. En aras de la coherencia, se eliminaron también todas las demás referencias a los exámenes médicos en el proyecto de Repertorio.

Referencias

58. La Reunión decidió que la lista de referencias debería incluir los sitios Web en los que se podían consultar las publicaciones. La abreviatura LNG (*liquefied natural gas*), se añadió a la lista de abreviaturas en inglés, pero en su forma abreviada no se utilizó en español. La Reunión acordó también suprimir la referencia a la norma ISO 4878 (materiales textiles — eslingas planas tejidas de fibra sintética) puesto que en el texto no se hacía referencia a ella. Los expertos pidieron a la OIT que solicitara a la ISO la adopción de una norma revisada sobre la cuestión.

Otros capítulos

59. Se examinaron someramente otros capítulos del Repertorio que no figuran en este informe y que fueron aprobados por los expertos con pequeñas modificaciones.

Resolución relativa a los Repertorios de recomendaciones prácticas sobre la protección, y sobre la seguridad y la salud en los puertos

60. La Reunión tuvo ante sí un proyecto de resolución. Teniendo en cuenta la necesidad de contar con una metodología de actualización de repertorios y directrices sobre protección, seguridad y salud en los puertos, en la resolución mencionada se pedía a la OIT que pusiera en marcha un programa de trabajo encaminado a evaluar periódicamente la pertinencia de los repertorios y revisarlos según procediera. En la Resolución se pedía a la Oficina que se tradujeran los Repertorios de que se trata a los idiomas oficiales de la OIT y a los gobiernos que lo hicieran a las otras lenguas. La Reunión adoptó la resolución con pequeñas enmiendas.

Adopción del proyecto de Repertorio de recomendaciones prácticas sobre seguridad y salud en los puertos

61. A juicio de los expertos empleadores y trabajadores el proyecto de Repertorio era un documento excelente que reflejaba en su totalidad la labor de todas las partes interesadas. Después de que los expertos enmendaron una serie de pequeños errores que se habían deslizado en el texto, adoptaron el Repertorio por unanimidad.

Clausura de la Reunión

62. Los expertos manifestaron su plena satisfacción con los resultados alcanzados por la Reunión e instaron a la Oficina a que publicara el Repertorio con la mayor brevedad posible, recalcando que revestía una importancia fundamental para el sector portuario. Pidieron también a la Oficina que elaborara un CD interactivo a este respecto y colocara el Repertorio en la sitio Web de la OIT. La Secretaria General de la Reunión dio a conocer en sus observaciones finales los próximos pasos que acompañarían la aprobación del Repertorio de recomendaciones prácticas sobre protección en los puertos y del Repertorio de recomendaciones prácticas sobre seguridad y salud en los puertos, tras su aprobación por el Consejo de Administración de la OIT. Dichos pasos incluían la publicación,

promoción y seguimiento de la aplicación de los mismos, como también el establecimiento de una plataforma y mecanismos para la actualización continua de ambos, en consulta con los mandantes de la Organización.

Anexo

Proyecto de Resolución sobre la actualización de los Repertorios de recomendaciones prácticas sobre protección, y sobre seguridad y salud en los puertos

La Reunión tripartita de expertos sobre vigilancia, seguridad y salud en los puertos, Congregada en Ginebra del 8 al 17 de diciembre de 2003,

Tomando nota de que la edición en vigor del Repertorio de recomendaciones prácticas sobre seguridad e higiene en los trabajos portuarios data de 1976, lo que significa que han transcurrido 27 años desde esa fecha hasta que el Consejo de Administración de la OIT aprobara su revisión mediante el presente Repertorio;

Tomando nota además del ritmo con que han continuado produciéndose avances técnicos y de otra índole en el sector portuario y de las repercusiones que esto ha tenido en la seguridad y la salud de los trabajadores;

Teniendo en cuenta que en el párrafo 9 de las Conclusiones relativas al plan de acción para promover la seguridad y la salud en el trabajo, adoptadas por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 91.^a reunión (junio de 2003), se «solicita a la OIT que ponga a punto una metodología para actualizar sistemáticamente sus repertorios y directrices»;

Considerando la necesidad imperativa de que las recomendaciones de la OIT en materia de seguridad y salud en el trabajo portuario se actualicen con la mayor frecuencia posible,

Adopta, el 17 de diciembre de 2003, la siguiente resolución:

La Reunión tripartita de expertos sobre vigilancia, seguridad y salud en los puertos hace un llamamiento al Consejo de Administración de la OIT para que:

- 1) considere, según proceda, la organización de reuniones tripartitas de un número reducido de expertos, encargadas de examinar y evaluar las innovaciones que han tenido lugar en los puertos, y presentar sus resultados ante la OIT para que ésta ofrezca asesoramiento y orientación respecto de la actualización de los repertorios de recomendaciones prácticas;
- 2) dé seguimiento a la aplicación y cumplimiento efectivo de los Repertorios de recomendaciones prácticas sobre protección, y sobre seguridad y salud en los puertos;
- 3) vele por una actualización asidua de los citados Repertorios para asegurar que las orientaciones que proporcionan sigan siendo pertinentes;
- 4) adopte medidas para que se traduzcan ambos Repertorios de recomendaciones a todos los idiomas oficiales de la Organización y aliente a los gobiernos de los países a que los traduzcan a sus idiomas nacionales, e
- 5) inste a los gobiernos, a los empleadores, a los trabajadores y a sus representantes a promover los citados Repertorios y a ponerlos en práctica, según proceda.

List of participants
Liste des participants
Lista de participantes

Experts nominated by Governments
Experts désignés par les gouvernements
Expertos designados por los Gobiernos

AUSTRALIA AUSTRALIE

Mr. John Kilner, Assistant Secretary, Maritime Security, Department of Transport and Regional Services,
Canberra

BRAZIL BRÉSIL BRASIL

Mr. Daltro D' Arisbo, Labour Office Auditor – FISCAL, Porto Alegre

Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico

Captain Darlei Pinheiro, Mission Officer, Brazilian Permanent Representation to IMO, London

CANADA CANADÁ

Mr. John Platts, Special Adviser, Marine Security, Transport Canada, Security and Emergency and Preparedness
Directorate, Ottawa

Adviser/Conseiller technique/Consejera Técnica

Ms. Lynn Young, Director, Human Resources Development Canada (HRDC), Ottawa

CHINA CHINE

Mr. Ye Hongjun, Division Chief, Department of Worker Transport Administration, Ministry of Communication,
Beijing

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros Técnicos

Mr. Xu Yi, Director, Department of Human Resources, Ministry of Communication, Beijing

Ms. Zhao Xiaoliang, Official, Department of International Cooperation, Ministry of Communication, Beijing

EGYPT EGYPT EGIPTO

Mr. Tarek Hassan Ibrahim Sharef Eldin, Director, Industrial Health and Safety Institute, Cairo

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros Técnicos

Mr. Hazem Abdel Hazem Halim, Head of Maritime Sector Administration, Alexandria

Mrs. Nadia El-Gazzar, Labour Counsellor, Permanent Mission of Egypt, Geneva

GERMANY ALLEMAGNE ALEMANIA

Mr. Achim Sieker, Junior Unit Leader, Federal Ministry of Economics and Labour, Bonn

Adviser/Conseiller technique/Consejera Técnica

Ms. Ute Bödecker, Executive for Legal and Security Matters, Ministry of the Interior, Hamburg

NIGERIA NIGÉRIA

Mr. Mobolaji Olurotimi Banjo, Ag. Director Inspectorate Department, Federal Ministry of Labour and Productivity, Abuja

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros Técnicos

Mr. Wali Mansoor Kurawa, Director of Maritime Services, Federal Ministry of Transport, Abuja

Mr. Sotonye Inyeinengi-Etomi, Special Assistant to the Honourable Minister of Transport, Federal Ministry of Transport, Abuja

Dr. O.C. Nathaniel, Deputy Director, Joint Maritime Labour Industrial Council, Lagos

Ms. Ifeoma Christina Nwankwo, Deputy Director, Federal Ministry of Labour and Productivity, Abuja

Mr. John Idakwoji, Assistant Chief Administrative Officer, Abuja

Mr. Andu Isaac Igbo, Administrative Officer, Joint Maritime Labour Industrial Council, Lagos

Mr. Henry A. Ajetunmobi, Assistant General Manager, Security, Nigerian Ports Authority, Lagos

PANAMA PANAMÁ

Sra. Julissa Tejada de Humphrey, Directora de la Oficina Institucional Recursos Humanos, Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral, Panamá

PHILIPPINES FILIPINAS

Mr. Gerardo S. Gatchalian, Supervising Labor and Employment Officer, Bureau of Working Conditions, Department of Labor and Employment, Manila

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros Técnicos

Mr. Benjamin B. Cecilio, Assistant General Manager for Operations, Philippine Ports Authority, Manila

Ms. Yolanda C. Porschwitz, Labor Attaché, Permanent Mission of Philippines, Geneva

SPAIN ESPAGNE ESPAÑA

Sr. D. Juan Ramón Bres, Inspector, Inspección de Trabajo y Seguridad Social, Cádiz

Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico

Sr. Pedro J. Román Núñez, Safety and Security Department Manager, Spanish Ports Administration, Madrid

UNITED KINGDOM ROYAUME-UNI REINO UNIDO

Mr. Graeme Henderson, Head of Marine and Civil Contingencies Section, Health and Safety Executive, London

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros Técnicos

Mr. David Carter, Deputy Head, Health and Safety Executive, Transport Safety Division, Marine, Aviation and Civil Contingencies Section, London

Mr. Ashley Reeve, Head of Maritime Security Operations, Department of Transport, London

UNITED STATES ETATS-UNIS ESTADOS UNIDOS

Mr. Charles Thomas Pope, Area Director, United States Department of Labor Occupational Safety and Health Administration, United States Department of Labor-OSHA, Norfolk

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros Técnicos

Captain Jon S. Helmick, USMS, Director, Logistics and Intermodal Transportation Program, United States Merchant Marine Academy, Kings Point

Captain David L. Scott, Chief, Office of Operating and Environmental Standards, Washington, DC

Mr. John W. Chamberlin, First Secretary, Permanent Mission of the United States of America, Chambesy

Experts nominated by the Employers
Experts désignés par les employeurs
Expertos designados por los empleadores

Mr. Abdou Ba, directeur du bureau de la main-d'œuvre portuaire, Syndicats des entreprises de manutention des ports du Sénégal, Mole

Mr. Francis Bertrand, Directeur des ressources humaines et des affaires juridiques, Organisation internationale des employeurs, Nantes

Mr. Guido Marcelo Bocchio Carbajal, Superintendente legal, Southern Peru Copper Corporation, Lima

Mr. Joseph J. Cox, President, Chamber of Shipping of America, Washington DC

Ms. Lynne Harrison, Human Resources Manager, Port of Napier Limited, Napier

Mr. Dierk Lindemann, Managing Director, German Shipowners Association, Hamburg

Mr. Claes Olmarker, Port Security Officer, Port of Gothenburg, Gothenburg

Mr. Usman Husein Punjwani, Seaboard Services Partner, Seaboard Services, Karachi

Mr. Daharii Ujud, Senior Manager, Ancilliary Services, Port Klang

Mr. Michael Joseph Van der Meer, General Manager – Port Authority Division, Namibian Ports Authority, Walvis Bay

Mr. Pieter M. Van der Sluis, Adviser Social Affairs, General Employers Organization, Nieuwerherh

Adviser/Conseiller technique/Consejero Técnico

Mr. Fer M.J. Van de Laar, Chairman, International Association of Ports and Harbours, Environment and Marine Operations Committee, Amsterdam Port Authority, Amsterdam

Mr. Alexander Zaitsev, President, Association of Ports and Shipowners of River Transport, Moscow

Experts nominated by the Workers
Experts désignés par les travailleurs
Expertos designados por los trabajadores

Mr. Gary Brown, Port Security, AFL-CIO, Fife WA

Mr. Marcel Carlstedt, Swedish Transport Workers Union, Stockholm

Mr. P.M. Mohamed Haneef, Working President, Cochin Port Staff Association, Kochi

Mr. Knud Hansen, Copenhagen

Mr. Albert François Le Monnier, Third Vice-President, Safety Coordinator, International Longshore and Warehouse Union (ILWU), Vancouver

Mr. Peter Lovkvist, Co-Sweden, Valbo

Mr. Kees Marges, Union Adviser, FNV Bordgeroten Netherlands, London

Ms. Veronica Mesatywa, National Sector Coordinator, Maritime Industry, South African Transport and Allied Workers' Union (SATAWU), Johannesburg

Mr. Leal Sundet, International Longshore and Warehouse Union (ILWU), California

Mr. James Trevor Tannock, Deputy National Secretary, Maritime Union of Australia, Sydney

Mr. Kenji Yasuda, President, National Council of Dockworkers' Union of Japan (ZENKOKU-KOWAN), Tokyo

Advisers/Conseillers techniques/Consejeros Técnicos

Mr. Yuji Iijima, Chief of European Office, All Japan Seamen's Union, London

Mr. Shimpei Suzuki, General Secretary, National Council of Dockworkers' Union of Japan, Tokyo

Others

Autres

Otros

FINLAND FINLANDE FINLANDIA

Mr. Harri Halme, Senior Safety Officer, Ministry of Social Affairs and Health, Tampere

ITALY ITALIE ITALIA

Mr. Mario Alvino, Fonctionnaire, Ministero Del Lavoro E Politiche Sociali, Roma

TURKEY TURQUIE TURQUÍA

Ms. Asiye Türker, Senior Engineer, Head of Delegate, The Prime Ministry Undersecretariat for Maritime Affairs, Ankara

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

European Commission

Commission européenne

Comisión Europea

Mr. W. Elsner, Head of Port Unit, Brussels

Mr. Diego Teurelinx, Port Unit, Brussels

International Maritime Organization (IMO)

Organisation maritime internationale

Organización Marítima Internacional

Mr. Christopher C. Trelawny, Senior Technical Officer, Navigational Safety and Maritime and Security Section, Maritime Safety Division, London

United Nations Economic Commission for Europe (UN/ECE)
Commission des Nations Unies pour l'Europe
Comisión de las Naciones Unidas para Europa

Mr. Viatcheslav Novikov, Economic Affairs Officer, Geneva

Representatives of non-governmental international organizations
Représentants d'organisations internationales non gouvernementales
Representantes de Organizaciones Internacionales no Gubernamentales

International Association of Ports and Harbours (IAPH)
Association internationale des ports (AIP)
Asociación Internacional de los Puertos

Mr. Fer M.J. Van de Laar, Chairman, International Association of Ports and Harbours, Environment and Marine Operations Committee, Amsterdam Port Authority, Amsterdam

International Cargo Handling Coordination Association International Limited (ICHCA)
Association internationale pour la coordination de la manutention des marchandises
Asociación Internacional de Coordinación del Transporte de Carga

Mr. John Nicholls, Director, Romford, Essex

International Shipping Federation (ISF)
Fédération internationale des armateurs

Mr. Brian Parkinson, Adviser, London

International Confederation of Free Trade Unions (ICFTU)
Confédération internationale des syndicats libres (CISL)
Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres (CIOSL)

Mr. Dan Cunniah, Director, Geneva Office, Geneva

Ms. Anna Biondi, Assistant Director, Geneva Office, Geneva

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

Mr. Jean Dejardin, Adviser, Cointrin, Geneva