



# Seguridad Vial Laboral



Depósito Legal:  
CE- 24-2018

FINANCIADO POR:

COD. ACCIÓN AT2017-0022



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE TRABAJO, MIGRACIONES  
Y SEGURIDAD SOCIAL



FUNDACIÓN  
ESTATAL PARA  
LA PREVENCIÓN  
DE RIESGOS  
LABORALES, F.S.P.



La Agencia para la Promoción de la Salud y Seguridad en el Trabajo, dispuesta en la Confederación de Empresarios de Ceuta, comenzó su andadura en el año 2000 gracias a la financiación de la Fundación Estatal para la Prevención de Riesgos Laborales y, desde entonces, trabaja por el fomento y desarrollo de la cultura preventiva entre las pequeñas y medianas empresas, desarrollando distintos proyectos encaminados, por ende, a la reducción de la siniestralidad laboral.

Los proyectos elaborados en la presente acción AT2017-0022 son:

- **Gabinete de Asistencia Técnica**, llevando a cabo asesoramiento en los centros de trabajo, realizándose un estudio y resolución de problemas derivados de la aplicación práctica y material de las actuaciones preventivas.
- **Promoción Cultura Preventiva**, ofreciendo distinto tipo de información preventiva en aras de conseguir un mayor cumplimiento de la normativa y mejorar la cultura preventiva tanto de trabajadores como de empresarios.

CONTACTO:

Paseo de las palmeras nº 10, Edificio Corona, entreplanta.

TLF: 856200038

Email: [araceliprl@confeceuta.es](mailto:araceliprl@confeceuta.es)

Horario de atención: Lunes a Jueves 8:00 a 15:00 y 16:30 a 20:30

Viernes: 8:00 a 15:00



@CecePrevencion



Prevención Cece



<http://ceceprevencion.blogspot.com.es>



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE TRABAJO, MIGRACIONES  
Y SEGURIDAD SOCIAL

FINANCIADO POR:



FUNDACIÓN  
ESTATAL PARA  
LA PREVENCIÓN  
DE RIESGOS  
LABORALES, F.S.P.

COD. ACCIÓN AT2017-0022



## Índice

1.	Introducción.....	4
2.	Conceptos .....	5
3.	Marco legal y político.....	7
4.	Siniestralidad: España, Ceuta y Madrid .....	7
5.	Factores de riesgos .....	9
a.	Sueño .....	9
b.	Consumo de drogas y/o alcohol .....	10
c.	Uso de medicamentos .....	11
d.	Estabilidad emocional .....	11
e.	Distracciones.....	12
f.	Conducción segura en condiciones adversas.....	12
	En caso de lluvia.....	13
	En caso de niebla .....	13
	En caso de viento .....	14
	En caso de hielo o nieve.....	14
	Conducción en caminos de tierra o superficies irregulares.....	15
	Conducción nocturna.....	15
6.	Controles básicos del vehículo.....	16
7.	Distancia de seguridad.....	17
8.	Protocolo de emergencias .....	18
9.	Responsabilidad social de la empresa .....	19
a.	Consejos para promover la seguridad vial en la empresa .....	19
b.	Buenas prácticas dentro del centro de trabajo. ....	21
c.	Costes asociados a los accidentes.....	21
10.	Bibliografía .....	23



## 1. INTRODUCCIÓN

La necesidad de desplazarnos forma parte de nuestro día a día. Diariamente se desplazan millones de personas para ir y volver de sus centros de trabajo o porque sus trabajos requieren la movilidad del trabajador (transporte de mercancías o pasajeros, desplazamientos para prestar un servicio., etc.).

Todos los desplazamientos conllevan un riesgo de sufrir accidentes de tráfico, pero éste se considerará laboral cuando ocurra en el recorrido casa-trabajo-casa o cuando un trabajador lo sufra durante la jornada de trabajo, siempre que intervenga un vehículo de circulación.

La prevención de riesgos laborales no puede acabar, ni acaba, en la puerta del centro de trabajo, abarca mucho más, cualquier recorrido que haga el trabajador fuera de su centro de trabajo, durante su jornada laboral, también debe estar contemplado en la evaluación de riesgos. No el recorrido en sí, sino el riesgo que corre el trabajador mientras se desplaza.

Los accidentes laborales de tráfico se han convertido en el principal riesgo de mortalidad de origen laboral, durante el 2016 (últimos datos aportados por la DGT) se produjeron 102.362 accidentes de tráfico con víctimas, en éstos perdieron la vida 1.810 personas. Y las estadísticas siguen aumentando a pesar de los esfuerzos realizados en su reducción en los últimos años.

Como vemos, los accidentes de tráfico constituyen un problema salud y social, pues afecta a todos los miembros de la sociedad, por lo que su solución requiere la participación e implicación de todos los miembros de ésta: gobierno, administraciones, empresarios, trabajadores, agentes de tráfico, medios de comunicación, profesores...

Como objeto de la acción AT2017-0022, la Agencia para la Promoción de la Salud y Seguridad en el Trabajo elabora este folleto con dos objetivos: sensibilizar de forma general a todos los conductores y orientar a los empresarios y encargados de centros de trabajo a promocionar la seguridad vial entre sus trabajadores.

Los datos aportados serán a nivel nacional, los acaecidos en la comunidad autónoma de Madrid y en la ciudad autónoma de Ceuta. Estas dos últimas por ser los territorios en los que se ejecuta la presente acción.

FINANCIADO POR:

COD. ACCIÓN AT2017-0022



MINISTERIO  
DE TRABAJO, MIGRACIONES  
Y SEGURIDAD SOCIAL



FUNDACIÓN  
ESTATAL PARA  
LA PREVENCIÓN  
DE RIESGOS  
LABORALES, F.S.P.



## 2. CONCEPTOS

Cuando se habla de accidente vial laboral usamos términos como accidente de trabajo, accidente in itinere, accidente en misión, términos que en ocasiones se confunden, o no se conoce la amplitud de tales conceptos.

Aunque el objeto de este folleto no sea el hacer una clasificación sobre los accidentes laborales producidos fuera del centro de trabajo, se pretende hacer una aclaración de estos términos con el fin de ayudar a los futuros lectores a entender la amplitud de los riesgos laborales, y que se entienda que éstos no residen únicamente en los acaecidos en el centro de trabajo, sino que las estadísticas actuales sobre índices de incidencia laborales se ven engordadas por los accidentes ocurridos fuera del centro de trabajo. Por tal motivo, es necesario dar una especial atención tanto a los accidentes in itinere como los producidos en misión.

Es necesario mentalizar a todos los conductores de los riesgos que corren en cada uno de los desplazamientos que realizan y ofrecerles unas medidas preventivas claras para que las tengan en cuenta cuando se encuentren ante un volante.

Por otro lado se hace esencial guiar a empresarios y encargados de personal a fomentar una completa cultura preventiva y hacerles ver que la planificación preventiva debe cubrir también los riesgos que conllevan los desplazamientos de los trabajadores.

**ACCIDENTE DE TRABAJO** es un término amplio y el artículo 156 del RD 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social, nos aclara que se considera accidente de trabajo toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena. Además, se presumirá como accidente laboral las lesiones que sufra el trabajador durante el tiempo y lugar del trabajo.

Aunque el art. 156 de la LGSS haga referencia a los accidentes laborales como los acaecidos dentro del tiempo y centro de trabajo, en apartados posteriores nos aclara que estarán incluidos en este término los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo, son los llamados **ACCIDENTES IN ITINERE**.

La idea básica que subyace en la construcción jurisprudencial de este tipo de accidentes es que sólo pueden calificarse como tal aquellos que se produzcan en el desplazamiento que hay que

FINANCIADO POR:

COD. ACCIÓN AT2017-0022



MINISTERIO  
DE TRABAJO, MIGRACIONES  
Y SEGURIDAD SOCIAL



realizar obligatoriamente para acudir al trabajo. Por tanto, el concepto de accidente in itinere conlleva la conexión que existe entre el lugar de trabajo y el domicilio del trabajador a través del trayecto. “Lo esencial no es salir del domicilio o volver al domicilio, aunque esto sea lo más corriente y ordinario, lo esencial es ir al lugar del trabajo o volver del lugar del trabajo (STS 1514/2001 de 28 de febrero).

Por otro lado, nos encontramos con los **ACCIDENTES IN MISIÓN** que aunque se pueda confundir con los accidentes in itinere se consideran como los que sufre el trabajador en los desplazamientos que deba realizar para el cumplimiento de sus tareas, así como los acaecidos en el desempeño de éstas dentro de su jornada laboral.

No obstante, no existe una definición legal sobre este término pero su alto índice de incidencia ha llevado a que sea la doctrina judicial la que haya procedido a la construcción de esta institución jurídica que, como se analizará más tarde, reviste una importante casuística. La sentencia del Tribunal Supremo del 22 de julio de 2010 (STS 4792/2010), señala que este tipo de accidente se recoge como una modalidad específica de accidente de trabajo, en la cual se produce un desplazamiento del trabajador para realizar una actividad encargada por la empresa. Los accidentes en misión conllevan, por tanto, dos elementos que mantienen una conexión con la prestación de servicios del trabajador en la empresa, La realización del trabajo en la cual consiste la misión y el desplazamiento para cumplirla.

Por tanto, se considerará **ACCIDENTE DE TRÁFICO LABORAL** aquel que sufra el trabajador durante su jornada laboral o en la ida/ vuelta del centro de trabajo, y siempre que intervenga un vehículo en circulación. Por supuesto, los atropellos estarían incluidos.

Por tanto, podemos resumir que los accidentes de tráfico laboral pueden ser de dos tipos:

- Los que sucedan en el trayecto entre el domicilio del trabajador y su puesto de trabajo, accidentes “in itinere”.
- Los ocurridos durante la jornada de trabajo a consecuencia de desplazamientos que deben realizarse (transporte de pasajeros o mercancías, desplazamientos de representación o comerciales..).

### 3. MARCO LEGAL Y POLÍTICO

La normativa que hay que tener en cuenta cuando hablamos de seguridad vial laboral es la siguiente:

- Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.
- Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.
- Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- Real Decreto 40472010 por el que se regula el establecimiento de un sistema de reducción las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que hayan contribuido especialmente a la disminución y prevención de la siniestralidad laboral.
- Convenio de colaboración entre los Ministerios de trabajo e interior de 1 de Marzo de 2011, de desarrollo de Real Decreto 404/2010 de 31 de marzo.
- Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible 2015-2020.
- ISO 39001:2012, Road Traffic Safety (RTS) management systems- Requirements with guidance for use.

### 4. SINIESTRALIDAD: ESPAÑA, CEUTA Y MADRID

Para hacernos una idea sobre la incidencia de este tipo de accidentes laborales se han obtenido de distintas bases las estadísticas para el año 2016.

Según el informe anual de accidentes de trabajo de España de 2016 del Instituto Nacional de Seguridad, Salud y Bienestar en el Trabajo, y como se observa en la Tabla 1, en España se produjeron un total de 566.235 accidentes de trabajo con baja, de los cuales, 77.170 fueron **accidentes in itinere** (13.6%). Según el mismo informe, un total de 992 accidentes fueron graves y 133 accidentes mortales. Comparando con datos del año anterior, se produjeron 62 accidentes graves más y 19 accidentes mortales más.

En este caso, dentro de los producidos **durante la jornada laboral** (489.065 accidentes) el 3.5% son accidentes de tráfico, un total de 16.976. En cambio, si se observan los accidentes mortales

FINANCIADO POR:

COD. ACCIÓN AT2017-0022



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE TRABAJO, MIGRACIONES  
Y SEGURIDAD SOCIAL



FUNDACIÓN  
ESTATAL PARA  
LA PREVENCIÓN  
DE RIESGOS  
LABORALES, F.S.P.



durante la jornada de trabajo, este porcentaje aumenta significativamente, subiendo los ocurridos en accidentes de tráfico hasta un 17.7%, posicionándose como la segunda causa más producida. En datos absolutos podemos hablar de 88 accidentes de tráfico, 16 más que el año anterior.

Según la misma fuente, se puede observar que este tipo de accidentes ocurre más entre los hombres que entre las mujeres, y en el sector servicios destacan notablemente dándose más que en el resto de los sectores.

Tabla 1.

*Número de accidentes de trabajo con baja y distribución porcentual según el tipo de accidente.*

	Nº ACCIDENTES	PORCENTAJE
JORNADA DE TRABAJO	489.065	86.4%
IN ITINERE	77.107	13.6%
TOTAL	566.235	100%

Comparando las estadísticas de todas las comunidades autónomas, se puede observar que Madrid es una de las que más accidentes in itinere se produjeron con respecto a los trabajadores afiliados a la Seguridad Social, con un índice de incidencia del 648.5, mientras la media nacional para el año 2016 fue de 553.2. En datos absolutos se traduce como 16.116 accidentes, mientras, en la ciudad autónoma de Ceuta se produjeron 127 casos, ascendiendo así su índice de incidencia hasta 733.8, la tercera provincia con el índice más alto, después de Barcelona y Sevilla.

Como se observa en la tabla 2 los accidentes de tráfico durante la jornada laboral en estos dos territorios en estudio, superan también la media del índice de incidencia a nivel nacional.

Tabla 2.

*Comparativa Ceuta, Madrid y la media nacional.*

	TOTAL ESPAÑA	CEUTA	MADRID
ACCIDENTES CON BAJA	489.065	613	71.166
ÍNDICES DE INCIDENCIA	3.364	3.450	2.778,2

FINANCIADO POR:

COD. ACCIÓN AT2017-0022



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE TRABAJO, MIGRACIONES  
Y SEGURIDAD SOCIAL



FUNDACIÓN  
ESTATAL PARA  
LA PREVENCIÓN  
DE RIESGOS  
LABORALES, F.S.P.



Confederación  
Empresarios  
Ceuta

ACCIDENTES IN ITINERE	77.170	127	16.116
ÍNDICES DE INCIDENCIA	553.2	733.8	648.5
ACCIDENTES DE TRÁFICO JORNADA	16.976	45	4.223
ÍNDICES DE INCIDENCIA	116.8	253.26	164.85

## 5. FACTORES DE RIESGOS

### a. Sueño

La falta de sueño incide sobre la atención de forma negativa por lo que en estas condiciones somos más propensos a sufrir accidentes, pues perdemos la atención respecto a la carretera y las señales.

Las variables que pueden afectar al sueño son las siguientes:

- La realización de un trabajo que requiera un esfuerzo físico.
- La existencia de trastornos físicos o psicológicos.
- El consumo de alcohol, medicamentos u otras drogas.
- Trayectos largos por carreteras rectas (tipo autopista), conlleva a la monotonía.
- La falta de aire renovado en el interior del vehículo.
- Conducción por la noche.
- Excesos de comida.
- Adoptar posturas en posición acostada mientras se conduce.

Podemos evitar el sueño siguiendo estos consejos:

- Programe los desplazamientos.
- Evite el consumo de alcohol y drogas. Hay medicamentos que influyen en el sueño, antes de conducir debe consultar con su médico y/o farmacéutico.
- Procure hacer comidas ligeras y saludables.
- Consulte a su médico en el caso de sufrir algún trastorno físico o psicológico que pueda influir en la conducción.
- Mantenga el vehículo a una temperatura adecuada.

FINANCIADO POR:

COD. ACCIÓN AT2017-0022



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE TRABAJO, MIGRACIONES  
Y SEGURIDAD SOCIAL



FUNDACIÓN  
ESTATAL PARA  
LA PREVENCIÓN  
DE RIESGOS  
LABORALES, F.S.P.



- Adopte una postura sentada.
- En caso de tener sueño descanse antes de salir o en las áreas reservadas para ello.

### b. Consumo de drogas y/o alcohol

El consumo de alcohol y/o drogas puede provocar actos inconscientes que se manifiestan en alteraciones involuntarias mientras se conduce.

Según el código de tráfico y seguridad vial los conductores de vehículos y/o bicicletas no podrán circular con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,5 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,25 miligramos por litro.

Cuando se trate de conductores profesionales, es decir, aquellos dedicados al transporte de mercancías, viajeros, escolares y menores, mercancías peligrosas o de servicio público; no podrán hacerlo con una tasa de alcohol en sangre superior a 0.3 gr/l, o de alcohol en aire espirado superior a 0.15 mg/l.

Por otro lado, los conductores noveles no podrán superar la tasa de alcohol en sangre de 0.3 g/l, o como se observa en la tabla 3, de 0.15 mg/l cuando hablamos de alcohol en aire espirado.

Tabla 3.

*Tasas de alcohol y drogas en sangre.*

	CONDUCTORES	LÍMITE EN SANGRE	LÍMITE EN AIRE ESPIRADO	SANCIÓN
ALCOHOL	General	0.5 g/l	0.25 g/l	500€ y 4 puntos
	Profesionales	0.3 g/l	0.15 mg/l	1.000€ y 6 puntos
	Nóveles	0.3 g/l	0.15 mg/l	1.000€ y 4 ó 6 puntos (dependiendo de la tasa)
DROGAS	Todos	Conducir con presencia de drogas en el organismo		1.000€ y 6 puntos



Dependiendo del nivel de alcoholemia, los efectos pueden ser:

- Disminución de reflejos
- Cálculos erróneos de distancias
- Euforia
- Incremento del tiempo de respuesta
- Fatiga
- Pérdida de agudeza visual
- Embriaguez

### c. Uso de medicamentos

Según datos estadísticos, el 50% de las mujeres y el 40% de los hombres consumen regularmente medicamentos. De estos mismo datos se obtiene que el 10% de los accidentes con heridos o mortales se deben a la ingesta de medicamentos, y es que el que alteran la capacidad de conducción.

Antes de coger el coche consulte la compatibilidad de sus medicamentos con el médico de cabecera o su farmacéutico.

### d. Estabilidad emocional

La conducción requiere que el conductor se encuentre con todas sus capacidades en perfecto estado, pero en muchas ocasiones nos encontramos con un estado emocional inestable, atravesando situaciones de agresividad, estrés o depresión. En estos casos se hace necesario que evitemos la conducción pues los síntomas de estos estados pueden poner en riesgo nuestra integridad y la de los que nos rodean.

Además, debe de considerar que en situaciones de depresión en las que se requiere el consumo de medicamentos es posible que no pueda conducir. Consulte a su médico o farmacéutico.

Ante estos síntomas se pueden adoptar las siguientes medidas:



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE TRABAJO, MIGRACIONES  
Y SEGURIDAD SOCIAL

FINANCIADO POR:



FUNDACIÓN  
ESTATAL PARA  
LA PREVENCIÓN  
DE RIESGOS  
LABORALES, F.S.P.

COD. ACCIÓN AT2017-0022



Confederación  
Empresarios  
Ceuta

- Evite el consumo de alcohol o drogas.
- Evite conductas agresivas.
- Procure relajarse.
- Respire lentamente por la nariz y expulsa el aire a la misma velocidad por la boca.
- Evite las prisas.
- Evite pensamientos tóxicos.
- No conduzca, vaya como acompañante.
- Sea paciente y educado.
- Evite los atascos.
- No grite ni alce la voz.
- Use el transporte público.

#### e. Distracciones

Las distracciones pueden causar accidentes de tráfico graves, y esto es debido a por diferentes causas como la falta de atención, distracciones con elementos del vehículo, causas personales (sueño, nervios...) o bien por elementos de la vía (desmontes, paisaje, tráfico...).

Siga estas recomendaciones para evitar distracciones:

- Evite mantener objetos en el interior del vehículo que le hagan perder la atención.
- Durante la conducción debe permanecer alerta sin bajar la atención.
- En caso de cansancio, debe tomarse un descanso y bajarse del vehículo después de dos horas de conducción seguidas y/o 200 km recorridos.
- Mientras conduce evite manipular la radio, la calefacción, los espejos, el móvil o el GPS... etc.
- Prepare el viaje antes de salir así evitará el cansancio, el sueño y los nervios.

#### f. Conducción Segura en condiciones adversas

La conducción en condiciones adversas es un concepto que implica aceptar que las condiciones en que el conductor asume la conducción son poco favorables porque lo que se alejan de lo



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE TRABAJO, MIGRACIONES  
Y SEGURIDAD SOCIAL

FINANCIADO POR:



FUNDACIÓN  
ESTATAL PARA  
LA PREVENCIÓN  
DE RIESGOS  
LABORALES, F.S.P.

COD. ACCIÓN AT2017-0022



aceptado como normal y habitual. Existen factores relacionados con el entorno que aumentan la probabilidad de sufrir accidentes de tráfico.

Conducir bajo condiciones meteorológicas adversas como nieve, lluvia, viento, niebla o hielo aumentan esas probabilidades, así que antes de ponerse en marcha interérese por las previsiones meteorológicas.

Recuerda que si existen avisos por mal tiempo debes evitar conducir y buscar otra alternativa y si no es posible, equípese adecuadamente y tenga en cuenta las siguientes recomendaciones:

- **En caso de lluvia**

- La visibilidad disminuye, reduzca la velocidad.
- Aumente la distancia con otros, así dispondrá de más tiempo para reaccionar.
- Si tuviera que pasar por charcos o zonas inundadas, hágalo despacio.
- Si su vehículo produjera un acuaplaneo (aquaplaning), piense fríamente y mantenga firme el volante, soltando a la vez con suavidad el acelerador. No presione el freno hasta que no recupere la adherencia.
- Si se empañan los cristales dirija el chorro de aire hacia estos.
- Compruebe que el limpiaparabrisas se encuentre en buen estado de funcionamiento antes de iniciar la marcha.
- Encienda las luces de cruce con la finalidad de ver y ser vistos.
- Si la lluvia es muy fuerte y el limpiaparabrisas no consigue ofrecer una buena visibilidad, detenga el coche en un lugar seguro hasta que escampe.
- Pise el pedal de freno con suavidad para secar las pastillas. Hacer esto regularmente para probarlo incluso antes de ser requerido.

- **En caso de niebla**

- Calcule la distancia de visibilidad y adapte la velocidad a ésta.
- Aumente la distancia con los otros vehículos.
- Use las luces antiniebla y no las de largo alcance ya que éstas pueden deslumbrar.
- Tome como referencia las señales y marcas viales situadas a la derecha de la calzada, éstas nos pueden ayudar a orientarnos en la vía.

- Circule por el carril derecho tanto en autopistas como en autovías.
- Evite los adelantamientos.
- Extreme la precaución al aproximarte a una intersección.

- **En caso de viento**

- Sujete firmemente el volante y evite maniobras bruscas en situaciones de adelantamientos salida de zonas protegidas por edificios, túneles, etc.
- Disminuya la velocidad.
- Lleve las ventanas cerradas.
- No instale portaequipajes superiores para que no se desestabilice el vehículo.

- **En caso de hielo o nieve**

- No inicie la marcha si los cristales no están completamente descongelados o desempañados. Para facilitar la descongelación, dirige hacia el parabrisas y ventanas las salidas del sistema de refrigeración.
- Si la calzada está cubierta por nieve inicie la marcha de forma suave y utilizando la marcha más larga posible para evitar que patinen los neumáticos.
- Utilice las luces antiniebla delanteras o la luz de corto o largo alcance.
- Si la nieve es blanda, procure circular por las rodadas (huellas) dejadas por otros vehículos.
- Si las rodadas estuvieran heladas, es preferible conducir por nieve virgen. La nieve dura disminuye la adherencia del vehículo.
- Circule con precaución. Aumente la distancia de seguridad. Con nieve la distancia de detención se multiplica.
- Modere su velocidad
- El frenado debe ser muy ligero, y se deberá utilizar la reducción de marchas.
- Si perdiera el control del vehículo no frene, levante suavemente el pie del acelerador y gire el volante hacia donde vaya la parte trasera del volante.
- No toque el freno en las curvas, pise con delicadeza el acelerador y mueva la dirección con suavidad.
- En el caso de encontrarse la calzada con placas de hielo no utilice el freno, sobre todo si el vehículo no va equipado de un sistema antibloqueo de frenos.



- En caso necesario, ponga las cadenas, siempre en un lugar seguro y utilizando las luces y triángulos de emergencia y el chaleco. No supere los 40 km/h con las cadenas puestas. Retírelas en cuanto la nieve o hielo desaparezca.

Otros factores que pueden influirle durante su viaje son los siguientes:

- **Conducción en caminos de tierra o superficies irregulares**

- En este tipo de terreno la adherencia disminuye, por lo que debe reducir la velocidad.
- Manténgala máxima atención al terreno para observar las imperfecciones que pueda haber en el camino.
- Aumente la distancia con otros vehículos, así aumentará el tiempo y distancia disponible para el frenado.
- Evite las maniobras bruscas.

- **Conducción nocturna**

- Por la noche su campo de visión es mucho más reducido, a pesar de que disponga de buenos faros y de que la calzada tenga una señalización reflectante, por lo que es necesario que modere la velocidad y aumente la distancia entre los vehículos.
- Se sentirá más cansado y con sueño, por lo que es necesario que extreme la precaución y haga paradas frecuentes
- Tenga cuidado pues la luz larga de otros vehículos pueden deslumbrarlo.



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE TRABAJO, MIGRACIONES  
Y SEGURIDAD SOCIAL

FINANCIADO POR:



FUNDACIÓN  
ESTATAL PARA  
LA PREVENCIÓN  
DE RIESGOS  
LABORALES, F.S.P.

COD. ACCIÓN AT2017-0022



Confederación  
Empresarios  
Ceuta

## 6. CONTROLES BÁSICOS DEL VEHÍCULO

Como conductores de un vehículo hay que tener presente el control de distintos elementos de nuestro vehículo:

Tabla 4.

*Controles básicos del vehículo.*

<b>Neumáticos</b>	Revisar que tienen la presión correcta, que estén equilibrados. La profundidad del dibujo del neumático no debe ser inferior a 1.6 mm y no debe abultamientos ni cortes.
<b>Limpiaparabrisas</b>	Vigilar el nivel de líquido en el depósito así como el estado de la goma y presión de las escobillas. Observar que los orificios de salida del líquido de limpieza no estén obstruidos.
<b>Batería</b>	Mantener en buen estado los conectores (limpios y secos).
<b>Frenos</b>	Vigilar el nivel del líquido de freno, comprobar el recorrido del pedal de freno y asegurarse de que la tensión del freno de mano es la adecuada.
<b>Aceite</b>	Controlar el nivel de aceite por medio de la varilla. Tener en cuenta los kms y horas que faltan para el próximo cambio.
<b>Refrigeración</b>	Revisar el nivel de líquido de refrigeración y el buen estado de la correa de distribución.
<b>Luces</b>	Chequear el buen funcionamiento de todas las luces y confirmar la existencia de recambios en buen estado.
<b>Suspensión</b>	Comprobar la respuesta de los amortiguadores verificando la inexistencia de vibraciones.
<b>Dirección</b>	Comprobar el nivel de líquido de la dirección y observar el funcionamiento durante la conducción.



<b>Cristales</b>	Mantener los cristales en buen estado de limpieza y evitar que GPS, adornos o cualquier elemento impida la visibilidad.
<b>Espejos</b>	Antes de la puesta en marcha orientar los espejos a nuestras necesidades.

## 7. DISTANCIA DE SEGURIDAD

Se entiende como distancia de seguridad aquella distancia entre vehículos que permite detenerse en caso de frenado brusco e inesperado del vehículo delantero, sin colisionar con éste, teniendo en cuenta tanto la velocidad de circulación y las como las condiciones de frenado y adherencia de la carretera.

Igualmente, la distancia de seguridad se puede calcular con la regla del cuadrado. Esta regla es una medida que engloba la distancia con el vehículo que nos precede por tiempo de percepción y reacción a una velocidad determinada.

Por ejemplo, si estamos circulando a 90 km/h, eliminamos la segunda cifra (es decir, 0) y el número 9 lo multiplicamos por sí mismo, es decir, 81, por lo que la distancia de seguridad con el vehículo que nos precede debería ser de 81 metros.

Un truco para no tener que hacer estas operaciones matemáticas sería seguir la “Regla de los 2 segundos” que consiste en elegir algún elemento de la calzada como referencia (señal de tráfico, árbol...) y cuando el vehículo que va delante pase por el objeto elegido, contaremos «un segundo, dos segundos». Si llegamos al mismo objeto tras pronunciar esas cuatro palabras, vamos a una adecuada distancia de seguridad. Si no da tiempo es porque viajamos algo pegados.

Como es de imaginar la distancia de seguridad también tendrá relación con el estado de los neumáticos, los frenos, el estado de la vía... En el caso de calzadas húmedas la distancia de seguridad deberá de ser como mínimo el doble que en calzadas secas.

## 8. PROTOCOLO DE EMERGENCIAS

Es necesario que todos los conductores o simplemente todas las personas conozcamos cómo actuar ante un accidente de tráfico. Pues en muchas ocasiones el tiempo juega un gran papel y es de vital importancia saber cómo actuar en el menor tiempo posible, pues así reduciremos las consecuencias del accidente.

Siempre que ocurra un accidente ya sea en el centro de trabajo o en la carretera, se deberá activar el protocolo de emergencia P.A.S, que consiste en:



Proteger el lugar del accidente- Se debe proteger la zona y a los heridos para evitar que se produzca un nuevo accidente.



Avisar a los servicios de emergencia- Dependiendo de la gravedad del accidente, se deberá pedir ayuda rápidamente a los servicios de emergencia, al "112". En esta llamada nos pedirán que informemos sobre:

- Lugar exacto o aproximado del accidente.
- Información del accidente (vehículos fuera de la calzada, número de heridos, personas atrapadas, derrames de productos químicos, vuelco de camiones...). De esta manera los servicios de emergencia podrán coordinarse eficazmente.
- No cuelgues hasta que te lo digan. Es posible que te vuelvan a llamar para confirmar algunos datos, en este caso cógelo urgentemente.



Socorrer a las víctimas- Una vez asegurada la zona y después de haber avisado a los servicios de emergencias se procederá a ayudar a los accidentados. Este gesto se recoge tanto en el código penal como en el reglamento general de circulación. Sólo haremos aquello de lo que estemos seguros.

Además de este protocolo recuerde que ante un accidente debe mantener la calma, si está nervioso será menos eficaz y no podrá prestar su ayuda.

## 9. RESPONSABILIDAD SOCIAL DE LA EMPRESA

Según la Ley 31/1995 de 8 de noviembre de Prevención de Riesgos laborales, “las empresas deben velar por la seguridad de los trabajadores a su servicio durante la jornada laboral, garantizando su seguridad y salud en todo los aspectos relacionados con el trabajo”. Por lo que es obligación de la empresa incidir con distintas acciones para prevenir los accidentes de tráfico laborales tanto en los desplazamientos in itinere, como en los desplazamientos en misión.

Se entiende que los accidentes siempre tienen una causa y por tanto son evitables, y entre todos los miembros de la empresa se pueden introducir actitudes y hábitos que contribuyan a mejorar la seguridad vial de los trabajadores. De esta manera se garantizará la seguridad de sus empleados, evitando bajas laborales y pérdidas en la productividad, además de contribuir a la mejora de la seguridad vial de la sociedad.

### a. Consejos para promover la seguridad vial en la empresa

La PRL ha experimentado en la última década un gran desarrollo. En la actualidad, esta disciplina se ha convertido en un aspecto fundamental de las relaciones laborales.

De la misma manera, la concienciación sobre los accidentes de tráfico laborales y las medidas preventivas para evitarlos también han sufrido una gran evolución.

Pero las incidencias siguen siendo elevadas por lo que hay que seguir promoviendo acciones que contribuyan a una mayor prevención y conseguir que sigan disminuyendo las víctimas por este motivo.

Como se ha comentado en los apartados anteriores, la prevención de accidentalidad vial laboral afecta a todo tipo de empresas y actividades económicas, puesto que, en mayor o menor medida, todas las personas que desarrollan una actividad laboral están expuestas a riesgos viales. Por tanto, son las empresas las que tienen la obligación de velar por la seguridad de sus trabajadores en los

desplazamientos que realicen como consecuencia de la actividad laboral, es decir, en misión o in itinere.

La prevención de accidentes de tráfico laborales no requiere grandes costes. Simplemente bastará con una actitud responsable y sensible frente a estos problemas que, normalmente, tiene soluciones sencillas y económicas.

Las empresas pueden llevar a cabo distintas medidas preventivas para evitar este tipo de accidentes y generar una cultura de seguridad vial de la empresa integradas. Se destacan las siguientes:

- Se debe realizar a los trabajadores una aproximación de la seguridad vial como riesgo laboral para que se implante una cultura preventiva de seguridad vial en la empresa. Esto se puede conseguir realizando cursos de formación o entregando a los trabajadores manuales o dossiers de seguridad.
- Fomentar nuevas actitudes y hábitos de comportamiento a través de campañas de concienciación y sensibilización. Tratándose este tema como una cuestión transversal, afectando no solo al trabajo sino a otras facetas de la vida como es la familia, ocio, etc.
- Tratamiento de problemas específicos, proponiendo soluciones prácticas, lo que supondría un paso más en el fomento de la cultura de la seguridad vial de la empresa.
- Promover planes de movilidad que posibiliten otras alternativas de transporte.
- Implantar sistemas de gestión de desplazamientos que den la posibilidad de diseñar rutas más seguras, evitando en la medida de lo posible tramos de elevada concentración de accidentes (puntos negros).
- Mantener los vehículos en óptimas condiciones, garantizando el correcto funcionamiento de estos.
- En la compra de vehículos se incluirá criterios de seguridad, eligiendo aquellos que presenten más medidas.



### b. Buenas prácticas dentro del centro de trabajo.

- Registro y evaluación de todos los riesgos de tráfico en el centro a través de mapas de riesgos.
- Ofrecer formación e información a los trabajadores.
- Situar Carteles informativos y señales a la entrada del centro o en el interior del mismo que detallen las advertencias, obligaciones y prohibiciones a tener en cuenta.
- Establecer normas de preferencia de paso cuando existan peatones y maquinaria móvil en las mismas áreas, definiendo adecuadamente las vías peatonales.
- Identificación de áreas de acceso restringido para personas no autorizadas.
- Demarcar las áreas de carga y descarga para el transporte de mercancías y equipos de manipulación de cargas, así como las áreas de almacenamiento. Respetar siempre esta delimitación.
- Minimizar el cruce entre vehículos estableciendo la circulación en sentido único.
- Realizar mapas con los recorridos para el transporte de mercancías, equipos de manipulación de materiales y pala de carga.
- Señalizar los itinerarios e instrucciones de carga y descarga.
- Designar límites de velocidad, desvíos y gálibos en función de determinadas zonas.
- Establecer puntos de reunión y primeros auxilios en caso de emergencia.
- Garantizar una iluminación adecuada en las zonas de trabajo.

### c. Costes asociados a los accidentes

Según la OMS, en el Informe sobre la situación Mundial de la Seguridad Vial 82015), los costes asociados a la siniestralidad vial se estiman en un 3% del PIB en la mayoría de los países del mundo. Y es que todos los accidentes conllevan un coste.

Los accidentes de tráfico laborales, además de las consecuencias trágicas que pueden causar, suponen unos costes económicos tanto para las empresas como para la administración y la sociedad, además de los asumidos por el mismo accidentado.

FINANCIADO POR:

COD. ACCIÓN AT2017-0022



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE TRABAJO, MIGRACIONES  
Y SEGURIDAD SOCIAL



FUNDACIÓN  
ESTATAL PARA  
LA PREVENCIÓN  
DE RIESGOS  
LABORALES, F.S.P.



Tabla 5.  
Costes asociados a los accidentes.

	EMPRESA	ADMINISTRACIÓN / SOCIEDAD	ACCIDENTADO
COSTES	Días de baja del trabajador a cargo de la empresa	Uso de vehículos y personal de emergencias	Dolor y sufrimiento físico y psíquico
	Pérdida de productividad	Recursos Sanitarios	Pérdida de la capacidad de trabajo
	Desmotivación de los trabajadores	Pensiones derivadas del accidente	Sufrimiento de la familia
	Primas de seguros	Daños y reparaciones de las vías públicas.	Deterioro de la calidad de vida
	Cotizaciones a la Seguridad social	Costes ambientales por derrame de sustancias peligrosas.	Gastos adicionales
	Coste de la reparación de vehículos		Disminución de ingresos temporal o definitivamente
	Mala imagen de la empresa		

Es importante resaltar que los costes de prevenir los accidentes de tráfico laborales, normalmente, son mucho menores a los costes producidos por los daños personales y materiales.



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE TRABAJO, MIGRACIONES  
Y SEGURIDAD SOCIAL

FINANCIADO POR:



FUNDACIÓN  
ESTATAL PARA  
LA PREVENCIÓN  
DE RIESGOS  
LABORALES, F.S.P.

COD. ACCIÓN AT2017-0022



## 10. BIBLIOGRAFÍA

- España. Real Decreto Legislativo 872015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social. Boletín Oficial del Estado, núm.261, de 31 de Octubre de 2015, pp. 103291 a 103519.
- España. Tribunal Supremo (Sala de lo social, Sección 1ª). Sentencia núm. 4792/2010 de 22 de julio de 2010.
- España. Tribunal Supremo (Sala de lo social, Sección 1ª). Sentencia núm. 1514/2001 de 28 de febrero de 2001.
- Ministerio del Interior. Dirección General de Tráfico. (2018). Código de tráfico y seguridad vial.
- Instituto Nacional de Seguridad, Salud y Bienestar en el Trabajo. (2016). Informe anual de accidentes de trabajo en España 2016.
- Otras web consultadas para obtener datos estadísticos:
  - INE: [www.ine.es](http://www.ine.es)
  - OBSERVATORIO ESTATAL DE CONDICIONES LABORALES: [www.oectc.es](http://www.oectc.es)
  - [http://www.empleo.gob.es/estadisticas/eat/eat16/TABLAS%20ESTADISTICA/S/ATR\\_2016\\_D.pdf](http://www.empleo.gob.es/estadisticas/eat/eat16/TABLAS%20ESTADISTICA/S/ATR_2016_D.pdf)



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE TRABAJO, MIGRACIONES  
Y SEGURIDAD SOCIAL

FINANCIADO POR:



FUNDACIÓN  
ESTATAL PARA  
LA PREVENCIÓN  
DE RIESGOS  
LABORALES, F.S.P.

COD. ACCIÓN AT2017-0022

