

# GUÍA PRÁCTICA DE SEGURIDAD VIAL LABORAL

## GUÍA DE RECURSOS Y CONTENIDOS



**OSALAN**  
*Laneko Segurtasun eta  
Osasunerako Euskal Erakundea*  
Instituto Vasco de Seguridad y  
Salud Laborales

**EUSKO JAURLARITZA**



**GOBIERNO VASCO**

**SEGURTASUN SAILA**  
Segurtasun Sailburuordetza  
Tráfico Zuzendaritza

**DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD**  
Viceconsejería de Seguridad  
Dirección de Tráfico

## **EDITA**

OSALAN. Instituto Vasco de Seguridad y Salud laborales

## **REALIZA**

FESVIAL. Fundación Española para la Seguridad Vial  
PESI. Plataforma Tecnológica Española de Seguridad Industrial  
Fundación TECNALIA Research & Innovation

## **AUTORES**

José Ignacio Lijarcio Cárcel (FESVIAL)  
Javier Llamazares Robles (FESVIAL)  
Javier Larrañeta Ibáñez (PESI)  
Cristina Pérez Pérez (FESVIAL)  
Cristina Catalá García (FESVIAL)  
Juan Carlos Bajo Albarracín (FESVIAL)  
Roberto Ramos García (FESVIAL)

## **COLABORADORES**

M<sup>º</sup> Victoria Remírez Munilla (OSALAN)  
Xabier Domínguez García de Andoin (OSALAN)  
Ander Arrieta Abasolo (OSALAN)  
Josu Sierra Orrantia (DIRECCIÓN DE TRÁFICO)

## **COORDINADOR**

Juan Ramón Muñoz Santos (OSALAN)



# ÍNDICE DE CONTENIDOS

<b>PRÓLOGO</b>	<b>3</b>
<b>1.INTRODUCCIÓN</b>	<b>4</b>
<b>2.MARCO JURÍDICO</b>	<b>7</b>
<b>3.EL PLAN DE PREVENCIÓN Y LA SEGURIDAD LABORAL VIAL</b>	<b>9</b>
3.1 ELEMENTOS DEL PLAN DE SEGURIDAD LABORAL VIAL	13
3.2 INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES	15
<b>4.FACTORES DE RIESGO</b>	<b>17</b>
4.1 FACTOR EMPRESA	17
4.2 FACTOR VEHÍCULO	23
4.3 FACTOR VÍA Y DESPLAZAMIENTO	28
4.4. FACTOR HUMANO	32
<b>5.CONCLUSIONES</b>	<b>37</b>
<b>6.ANEXOS</b>	<b>39</b>
ANEXO 1. MEDIDAS PREVENTIVAS	39
ANEXO 2. RESUMEN DE REFERENCIAS Y RECURSOS EN SEGURIDAD LABORAL VIAL	51

# PRÓLOGO

Los accidentes de tráfico provocan graves daños humanos y económicos, constituyendo un auténtico problema de seguridad y salud públicas.

Además, un porcentaje nada desdeñable de los accidentes laborales se debe englobar en este capítulo relativo a la siniestralidad viaria, porcentaje que se incrementa drásticamente en el caso de los accidentes laborales mortales.

Todo ello hace que la Seguridad Vial Laboral deba ser considerada como un elemento clave sobre el que actuar para conseguir la mejora de las condiciones de seguridad y salud de las y los trabajadores.

A su vez, debemos de tener en cuenta que la integración de la prevención de riesgos laborales en el sistema general de gestión de la empresa es uno de los principios básicos enunciados por la Ley 31/1995 de PRL. Esta integración deberá efectuarse tanto en el conjunto de actividades de la empresa como en todos los niveles jerárquicos de la misma.

Por ello, la presente guía nace de la necesidad de responder a las cuestiones relativas al proceso de integración de la Seguridad Vial Laboral en el sistema preventivo general de la empresa, es decir, en el denominado Plan de Prevención.

Con ella, se ha tratado de elaborar una herramienta práctica y sencilla que facilite el abordaje de las actividades preventivas relativas a la Seguridad Vial Laboral, especialmente a nuestras pequeñas empresas, de manera que se integren los aspectos técnicos, económicos y preventivos para una efectiva mejora de las condiciones de trabajo.



Izaskun Urien Azpitarte  
**Directora General de OSALAN**



Garbiñe Sáez Molinuevo  
**Directora de Tráfico**

## 1

# INTRODUCCIÓN

Los accidentes de tráfico son un problema de alto impacto social, de salud, económico y laboral. Tanto es así, que la Organización Mundial de la Salud los califica de problema de salud pública, y estima que las lesiones por accidentes de tráfico ocuparán en el año 2.020, el tercer lugar entre las diez principales causas de muerte en todo el mundo.

Respecto a los accidentes laborales, los accidentes de tráfico suponen más de un 11% del total. Además, su incidencia aumenta de forma proporcional a la gravedad del accidente, hasta llegar a suponer casi un 30% de los accidentes laborales con resultado de muerte, según datos del último informe del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

**Pero, ¿a qué nos referimos exactamente cuando hablamos de un accidente laboral de tráfico o accidente laboral vial?**

El accidente laboral vial es aquel que sufre un/a trabajador/a durante su jornada de trabajo o en los trayectos de ida y vuelta domicilio-trabajo, y siempre que intervenga un vehículo en circulación. De esta definición se pueden extraer dos tipos de accidentes laborales de tráfico:

- **Accidentes laborales de tráfico “in itinere”:** es aquel que sufre el/la trabajador/a mientras que realiza desplazamientos al ir al trabajo o al volver de éste. No existe

una limitación horaria (Art. 156 LGSS). Existen 3 criterios o elementos determinantes del accidente in itinere: que ocurra en el camino de ida o vuelta, que no se produzcan interrupciones entre el trabajo y el accidente y, que se emplee el itinerario habitual.

El accidente de trabajo in itinere ha sido objeto de una larga elaboración por la jurisprudencia que exige, como requisitos ineludibles: que el camino de ida y regreso al trabajo carezca de interrupción voluntaria y se lleve a cabo siempre por el itinerario usual; y la necesidad de que concurra el elemento teleológico, es decir, que el accidente se produzca con ocasión o por consecuencia del trabajo. Estableciendo además un principio claramente restrictivo en orden a la consideración del accidente de trabajo in itinere, sentando el criterio de que la lesión o el daño producido en el camino al trabajo ha de tener por causa a este último o ha de producirse en consideración al mismo.

- **Accidentes de tráfico en jornada laboral:** aquel que se produce durante la jornada laboral por motivos de trabajo. Se pueden, a su vez, dividir en dos:

- **Accidente de conductor/a profesional:** aquel sufrido o provocado por el/la trabajador/a que utiliza el vehículo como centro de trabajo para cumplir su tarea, en el caso de transportistas, mensajero/a o conductor/a de servi-

cios de transportes. Se incluyen en este grupo aquellos accidentes en los que están implicados vehículos y que ocurren en centros de trabajo como las obras, grandes fábricas...

- **Accidente “en-misión”:** aquel sufrido por el/la trabajador/a que utiliza el vehículo de forma no continuada, pero que debe realizar desplazamientos fuera de las instalaciones de su empresa.

Según datos del informe de siniestralidad de 2015, publicado por OSALAN, los accidentes de tráfico sólo constituyen el 2,7% de los accidentes en jornada, sin embargo, son el 48,3% de los accidentes laborales “in itinere”.

Además, dentro de esta categoría, son los más graves. Entre los accidentes laborales “in itinere”, los accidentes de tráfico fueron la causa de la totalidad de accidentes mortales y del 72,7% de los accidentes graves.

Tanto la OMS como la Comisión Europea hacen **un llamamiento a los gobiernos para que aúnen esfuerzos y criterios**, que ayuden desde diferentes aproximaciones o espacios donde se encuentre a la población, a mejorar su movilidad y su seguridad vial; asociaciones, entidades, centros educativos y empresas son lugares donde convive la ciudadanía (colectivos vulnerables al tráfico) y a los cuales hay que acudir para intervenir en su protección vial. La Carta Europea de la Seguridad Vial facilita dicho camino y, afortunadamente, las iniciativas de cooperación interinstitucional en estos últimos años han sido múltiples.

**La movilidad en el ámbito laboral** es uno de los espacios en los cuales, se está enfocando la atención de las instituciones tanto públicas como privadas, concienciadas con

la reducción de los accidentes. En la CAE por Osalan y por la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, las organizaciones sindicales y empresariales.

Fruto de este esfuerzo, Fruto de este esfuerzo, en los últimos diez años, el número de personas fallecidas en Euskadi se ha reducido un 56% y el de accidentes con víctimas un 26. Ahora, tras la gran reducción de víctimas mortales, se plantea un reto mayor, continuar con la tendencia a la baja en los accidentes. Para ello, es importante trabajar de forma conjunta en la prevención de los accidentes laborales de tráfico, entre administraciones, empresas y la sociedad en general.

## **ESTA GUÍA TIENE COMO OBJETIVO EL PROMOVER Y CONSOLIDAR LA CULTURA DE LA SEGURIDAD LABORAL VIAL EN TODAS LAS OCUPACIONES PROFESIONALES Y TODOS LOS SECTORES DE ACTIVIDAD DE LA EMPRESA.**

Para su realización, ha sido muy importante el trabajo desarrollado durante el año 2015-2016 por parte del Instituto Vasco de Seguridad y Salud Laborales OSALAN, junto a la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, quienes convocaron en una comisión de trabajo a diferentes entidades, empresas, servicios de prevención para analizar la situación actual de la seguridad laboral vial en Euskadi.

## **ESTE DOCUMENTO CONSTA DE:**

-una introducción al marco jurídico que regula la seguridad laboral vial.

-un apartado sobre los elementos y fases que componen el Plan de Seguridad Laboral Vial.

-un capítulo dedicado a los principales factores de riesgo a considerar para su diseño y ejecución.

-anexos en los que se desarrollan herramientas útiles para la gestión de la Seguridad Laboral Vial.

# 2 MARCO JURÍDICO

# MARCO JURÍDICO

Cuando un trabajador o una trabajadora conduce un vehículo por cuenta de un/a empresario/a y en el marco de una relación jurídica de dependencia, concurren, su responsabilidad individual como ciudadano/a que conduce un vehículo, y la normativa de prevención de riesgos laborales.

Esta normativa se desarrolla en el conjunto de disposiciones encabezado por la **Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales**. La ley responsabiliza al/la empresario/a, con su deber de garantizar la seguridad y salud de los/las trabajadores/as, de poner todos los medios necesarios para que no se genere un riesgo laboral.

La norma constituye, además, la principal base normativa de la inclusión de la seguridad laboral vial en la prevención de riesgos.

Siguiendo el análisis que la Guía para las actuaciones de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en materia de seguri-

dad vial en las empresas propone de la Ley 31/1995, la obligación empresarial de protección frente a los riesgos específicos derivados de la conducción de vehículos, se concreta en el artículo 14.2.

El artículo 16.2 responsabiliza al/la empresario/a de la adaptación de esta protección al medio específico de actividad, y el artículo 15.1, de seleccionar correctamente al/a la trabajador/a que va a encomendar la actividad concreta en el puesto de trabajo de conductor de vehículo, conociendo sus capacidades y carencias, y proporcionándole una información sobre los riesgos y la prevención adecuada y específica a su puesto de trabajo.

Además de esta ley, existen un conjunto de leyes, normas y documentos estratégicos que a lo largo del tiempo han puesto en valor la seguridad laboral vial para que las administraciones y empresas comiencen a trabajar desde el punto de vista de la prevención. A continuación se exponen los principales:

- **Ley General de Seguridad Social**. Introduce el concepto de accidente de trabajo y de accidente laboral de tráfico (Real Decreto Legislativo 8/2015, art. 156).
- **Real Decreto 404/2010** 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. Recoge la existencia de planes de movilidad vial en la empresa como medida para prevenir los accidentes de trabajo en misión y los accidentes in itinere.

- **Convenio de colaboración entre los Ministerios de Trabajo e Interior de 1 de marzo de 2011**, de desarrollo del Real Decreto 404/2010 de 31 de marzo. Establece un sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que contribuyan a disminuir y prevenir la siniestralidad laboral a través de planes de movilidad y seguridad vial de empresa y regula su contenido mínimo, para favorecer la implantación de la cultura de la seguridad vial en las empresas.

- **Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible de Euskadi 2015-2020**, un proceso ambicioso, liderado desde el Gobierno Vasco, con la colaboración e implicación de todas y todos los agentes relacionados, y con unos objetivos claros: proteger a los colectivos vulnerables, mejorar la gestión del tráfico en las vías principales, mejorar la seguridad vial en carreteras secundarias, corregir comportamientos inadecuados y favorecer la movilidad segura y sostenible en entornos urbanos.

- **Estrategia Vasca de Seguridad y Salud en el Trabajo 2015-2020**. Establece el concepto del entorno de trabajo saludable como parte de una vida saludable. Respecto a los accidentes laborales viales, llama la atención sobre la escasa reducción de los accidentes in itinere y propone, entre otras medidas, fomentar la investigación, y aumentar esfuerzos en la sensibilización.

- **Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible 2015-2020**. Sienta las bases de una estrategia para reducir los accidentes con la vista puesta en el horizonte 2020, que se concretará mediante diferentes instrumentos: Planes de gestión anuales, un Plan de Seguimiento y Evaluación y el consiguiente Cuadro de Mando Estratégico.

# 3

## EL PLAN DE PREVENCIÓN Y LA SEGURIDAD LABORAL VIAL

# EL PLAN DE PREVENCIÓN Y LA SEGURIDAD LABORAL VIAL

El accidente de trabajo de tráfico es un problema de seguridad y salud laboral y por tanto debe ser contemplado en el Plan de Prevención de Riesgos Laborales de las empresas. Dentro de este Plan de Prevención deben tenerse en cuenta, todos los aspectos organizativos, los procesos, las acciones etc., en cuanto a su afectación a los riesgos viales.

En algunas organizaciones, generalmente grandes empresas, independientemente de los aspectos incluidos dentro del Plan de Prevención en materia de seguridad vial, se diseñan Planes de Seguridad Laboral Vial donde se reflejan las actividades preventivas en materia de seguridad laboral vial de una forma más detallada.

Es importante destacar que, la seguridad laboral vial no afectará únicamente a aquellos/as trabajadores/as cuya tarea principal sea la conducción, sino también aquellos que, pese a que tienen otras funciones, también realizan desplazamientos debido a la labor que desempeñan, bien sea en vehículo privado, de flota, de empresa, o cualquier otro modo de transporte.

Gestionar la seguridad laboral vial conlleva además la integración de ésta en la acción preventiva a través de la implicación de diferentes miembros de la empresa, desde la dirección, pasando por los responsables de prevención y logrando además la implicación de otras áreas y la participación activa de los/las trabajadores/as.

A continuación, se exponen los principales aspectos a tener en cuenta para integrar la seguridad laboral vial en los diferentes pasos que debe cumplir cualquier actividad preventiva:

- **Tener en cuenta los principios de acción preventiva.**

La gestión de la seguridad laboral vial debe cumplir con los principios de acción preventiva como: evitar los riesgos (por ejemplo, reducir el número de desplazamientos a través de teletrabajo, reuniones por video conferencia, etc.); evaluar los riesgos de seguridad laboral vial (conocer los desplazamientos realizados y sus características); combatir los riesgos en su origen (reducir de la antigüedad del parque de automóviles, incluir kits de reparación de pinchazos en los vehículos); tener en cuenta la evolución de la técnica (evitar el uso de dispositivos electrónicos y de comunicación durante la conducción); sustituir lo peligroso por lo que entrañe menor peligro (selección de medios de transporte, selección de rutas, etc.); planificar la prevención (todas las medidas deben estar planificadas e integradas en los procesos y organización de la empresa); adoptar medidas que antepongan la protección co-

lectiva a la individual (uso de lanzaderas) y dar las debidas instrucciones a los/las trabajadores/as (información y formación).

- **La prevención de riesgos laborales deberá integrarse en el sistema general de gestión de la empresa**

Tanto en el conjunto de sus actividades como en todos los niveles jerárquicos de ésta, a través de la implantación y aplicación de un plan de prevención de riesgos laborales, como el resto de las actividades de prevención, la seguridad laboral vial debe integrarse en la gestión de la empresa, sus procesos, la organización, etc., a través del plan de prevención, como un elemento más de generación de riesgos a los/las trabajadores/as.

- **Evaluar los riesgos de seguridad laboral vial**

Los riesgos de seguridad laboral vial deben ser evaluados al igual que cualquier otro tipo de riesgos de la empresa. Ésta debe incluir tanto los riesgos en misión como los riesgos en desplazamiento in itinere, así como, tener en cuenta no sólo los riesgos viales como consecuencia del uso y conducción de vehículos, sino también los relacionados con el uso de la vía por parte de los/las trabajadores/as cuando van andando, en medio de transporte público, etc. Se deben utilizar métodos que permitan cuantificar la magnitud de los riesgos existentes y, en consecuencia, jerarquizar racionalmente su prioridad de corrección. Por ejemplo, la Evaluación Matemática para el control de Riesgos propuesta por William T. Fine.

Se parte de la detección de las deficiencias existentes que se han mostrado en la casuística de los accidentes laborales viales para, a continuación, estimar la probabilidad de que ocurra un accidente, teniendo en cuenta la magnitud esperada de las consecuencias, evaluando el riesgo asociado a cada una de dichas deficiencias. El objetivo es establecer prioridades para la eliminación y control de los riesgos, empleando para ello los recursos suficientes. En todo caso siempre se ha de llegar a poder definir los conceptos clave de la evaluación, que son,

-la probabilidad de que determinados factores de riesgo se materialicen en daños

-la magnitud de los daños (consecuencias)

Esta metodología se basa en la valoración de probabilidad de ocurrencia del daño, y de la consecuencia previsible del mismo. A su vez dicha probabilidad será función del nivel de deficiencia y de la exposición del trabajador. De esta forma mediante un triple producto de estos factores, podemos cuantificar el riesgo y por tanto establecer las prioridades pertinentes.

● **Desarrollar las actividades preventivas necesarias para eliminar o reducir y controlar los riesgos.**

Se deben planificar todas aquellas actuaciones que permitan eliminar o, al menos reducir, los riesgos de seguridad laboral vial (reducción de desplazamientos, información y formación, mantenimiento de vehículos, etc.).

● **Equipos de trabajo y medio de protección**

Los vehículos son equipos de trabajo, aunque disponen de normativa específica de homologación, fabricación, revisión y mantenimiento deben ser gestionados como el resto de equipos de trabajo de la empresa (definición de características de los vehículos en la compra, mantenimiento y revisiones de los vehículos).

De conformidad con el Real Decreto 1215/97, el empresario debe asegurarse que:

a) *los vehículos puestos a disposición de los/las trabajadores/as sean adecuados al trabajo para el que van a ser utilizados (tipos de desplazamiento, condiciones climatológicas, de uso, etc.);*

b) *los vehículos cumplan con la legislación de aplicación (fabricación, homologación, etc.);*

c) *el mantenimiento de los vehículos se realiza de conformidad con las instrucciones del fabricante y se someten a*

*las inspecciones periódicas reglamentarias (Inspecciones Técnicas de Vehículos)*

d) *se realizan controles, independientemente de los de mantenimiento, que garanticen el buen estado y la seguridad de los vehículos en todo momento (estado de todas las ruedas, fluidos, luces, señalización etc.)*

e) *Los vehículos deben disponer de medios de protección en buen estado (seguridad activa y pasiva) y deben disponer de equipos como los chalecos reflectantes, triángulos de señalización, etc. debiendo garantizarse que están disponibles y en buen estado en el vehículo.*

● **Información, consulta y participación de los/las trabajadores/as**

Todas las actividades que vayamos a realizar deben ser informadas y consultadas a lo/as representantes de los/las trabajadores/as con el fin de recibir información de esto/as y poder retroalimentarse el sistema con dicha información.

La sistemática de consulta y participación debe seguir la misma sistemática que se utiliza con otros aspectos de prevención de riesgos laborales.

● **Formación en seguridad vial de los/las trabajadores/as**

Según la actividad laboral que se desarrolle en una empresa, la formación de los/las trabajadores/as sobre el riesgo laboral vial tiene una doble perspectiva:

a) *una parte general común a todos los/las trabajadores/as*

b) *una parte específica de riesgos propios o características del sector al que pertenece la empresa. También se recomienda una formación específica para mandos intermedios, delegado/a de prevención.*

● **Medidas de emergencia**

El/la trabajador/a debe estar informado/a y formado/a de cómo actuar en caso de accidentes o incidentes de tráfico para actuar de forma segura durante las mismas (primeros auxilios, a quién se debe avisar, cómo estacionar el vehículo, etc.).

● **Riesgo grave e inminente**

Durante la conducción se pueden producir situaciones de riesgos graves e inminentes como puede ser una situación climatológica adversa, ante la cual el/la trabajador/a tiene que tener constancia de que puede dejar de conducir por seguridad sin que ello conlleve ningún tipo de perjuicio.

● **Vigilancia de la salud**

Los posibles daños que a la salud de los/las trabajadores/as pueden generar actividades como la conducción deben ser tenidos en cuenta dentro de las actividades de vigilancia de la salud.

Muchas circunstancias como la ingesta de determinados fármacos por enfermedad, situaciones de estrés, etc., hacen que se incremente el riesgo de un accidente vial, por ello la vigilancia de la salud debe tener en cuenta las características y situaciones específicas de cada trabajador/a.

● **Documentación**

La documentación generada como consecuencia de la gestión de la seguridad laboral vial debe quedar integrada dentro del con

unto de la documentación de prevención: plan de prevención, evaluación de riesgos, informes de investigación de accidentes, etc.

El hecho de que, en muchos casos, los planes de seguridad laboral vial se constituyan como un documento independiente no implica que no deba cumplir los requisitos que cualquier actividad en materia de prevención debe cumplir y estar integrados dentro del plan de prevención de la empresa.

● **Investigación de accidentes**

Todos los accidentes e incidentes relacionados con la seguridad laboral vial deben ser investigados con el fin de buscar las causas que lo han generado y actuar sobre ellas con el fin de evitar que vuelva a producirse el siniestro.

● **Auditoría reglamentaria**

Cuando la empresa deba someterse a la realización de la auditoría reglamentaria, la seguridad laboral vial debe estar incluida dentro de la misma.

La sistemática de actuación no difiere en nada con la sistemática de gestión de otras actividades de prevención de riesgos laborales.

## 3.1 ELEMENTOS DEL PLAN DE SEGURIDAD LABORAL VIAL

A la hora de elaborar un Plan de Seguridad Laboral Vial es de utilidad seguir un esquema como el que se presenta, con el objetivo de hacer el plan lo más adaptado posible a las circunstancias particulares de cada empresa, y favorecer de esta forma su cumplimiento por parte de todos los departamentos de la empresa.

Es importante contar con el respaldo y el compromiso de la dirección y de todos los agentes participantes, por lo que será de utilidad, presentar los objetivos de la seguridad laboral vial tanto a la gerencia como a la representación de los/las trabajadores/as. También es importante asignar responsables del seguimiento del Plan y presentar un informe de conclusiones de forma periódica para analizar su funcionamiento.



### FASE 1: ANÁLISIS

La elaboración del plan comenzaría con una necesaria fase de análisis en la que, mediante diferentes herramientas, como las que veremos descritas en los anexos de esta guía se profundice en las características de cada caso concreto para después, diseñar herramientas lo más ajustadas posible. En esta fase se analizarán las características de la empresa y del tipo de actividad en relación con los desplazamientos y la seguridad laboral vial, y la incidencia y características de los accidentes laborales viales.

### FASE 2: EVALUACIÓN DE LOS RIESGOS

El siguiente paso es la evaluación de los riesgos. A partir de las conclusiones del análisis anterior, se pueden establecer cuáles son los principales riesgos en seguridad laboral vial a los que se enfrenta la empresa, y establecer los elementos críticos que conformarán las prioridades de intervención. Estos riesgos se pueden clasificar agrupándolos en factores de riesgo, siguiendo, por ejemplo, la estructura que presentamos en el punto 4 de la presente guía.

### FASE 3. DISEÑO DEL PLAN

Teniendo claras esas prioridades, se establecerán, en la fase de diseño del plan, los objetivos generales y específicos u operacionales, así como las principales líneas de acción para conseguirlos. Estas líneas de actuación se desarrollarán a través de medidas, siempre lo más concretas posible, con responsables asignados a cada medida y un horizonte temporal para su cumplimiento. En el anexo I de la presente guía encontraremos algunos ejemplos de estas posibles medidas preventivas a modo de ficha. Es importante destacar que estos ejemplos han de adaptarse a las circunstancias de cada empresa observadas en el la fase de análisis.

### FASE 4: DESARROLLO DEL PLAN

Una vez diseñado, pasará a desarrollarse el plan durante el tiempo de duración previsto. Una vez concluido, es importante analizar los resultados en la fase de evaluación. Para ello, es importante pensar desde el principio tanto en mecanismos para monitorizar el progreso del plan durante su ejecución y recoger posibles fallos o sugerencias, como indicadores para comprobar la ejecución de cada una de las medidas.

### FASE 5. EVALUACIÓN DEL PLAN

La evaluación del plan analizará el cumplimiento de estas medidas, los resultados del monitoreo, y finalmente, los resultados del plan, lo que dará pie a introducir mejoras de cara al diseño de los siguientes.



## 3.2 INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

La investigación del accidente es el proceso en el que se analizan las circunstancias que lo envolvieron y los factores que lo desencadenaron.

Para que el resultado de la investigación suponga un referente legal válido este proceso puede llevarse a cabo por determinadas entidades, instituciones u organismos con la competencia suficiente.

La principal investigación, que supone la fuente de información principal del resto de proceso, es la investigación que realizan los agentes de la autoridad:

*-En el caso de accidentes en ámbitos municipales, la Policía Local.*

*-En el caso de las redes viarias de ámbito supramunicipal, la Ertzaintza.*

Tras un accidente de circulación, estos agentes de autoridad realizan un atestado, siguiendo un formulario o parte de accidente, que incluye una inspección ocular (en los casos más graves o de mayor dificultad acompañada de un reportaje fotográfico) que refleja las circunstancias relativas a la calzada, la señalización, la visibilidad, el tramo de vía, el firme, las condiciones ambientales, las huellas de frenado...

Todo ello acompañado de un dibujo y croquis del accidente, indicando los vehículos, conductor/a, pasajero/a y testigos presenciales, así como los lesionado/as y los daños materiales existentes.

Además de las investigaciones de las fuerzas de seguridad, después de un accidente se llevan a cabo investigaciones por parte de:

*-Las compañías aseguradoras de las personas, los vehículos o las mercancías implicadas.*

*Cuando en el accidente se ven implicados/as trabajadores/as por cuenta ajena, se llevan a cabo investigaciones por parte de:*

*-La organización preventiva de la empresa.*

*-Osalan, Inspección de Trabajo, etc.*



**4**

**FACTORES DE RIESGO**

# FACTORES DE RIESGO

Las fichas explicativas que se exponen a continuación descomponen los factores de riesgo que intervienen en la producción de un accidente en sus elementos fundamentales para facilitar las tareas de detectarlos, evaluarlos, combatirlos, planificar la prevención y adoptar las medidas pertinentes.

Es importante resaltar la multicausalidad del accidente de tráfico. El accidente de tráfico no lo causa un solo factor, sino la suma de muchos factores. Desde una mala decisión de la empresa, o una inadecuada planificación de la ruta, la meteorología adversa, el exceso de velocidad... Cada uno de ellos tendrá un peso específico en el accidente, pero nunca va a haber una causa única que proporcione una explicación simple del accidente.

Como anexo a esta guía, se han desarrollado como ejemplo distintas medidas planteadas en formato de ficha para contribuir a la reducción de cada uno de estos factores de riesgo, que pueden formar parte, siempre adaptándolas a las circunstancias de cada empresa, del Plan de Seguridad Laboral Vial.



## 4.1 FACTOR EMPRESA

En esta ocasión, a los factores clásicos que intervienen en los accidentes de tráfico (Vehículo, Vía-Entorno y Factor Humano) le hemos añadido el Factor Empresa. Con esta clasificación queremos hacer referencia a los elementos propios de la seguridad laboral vial, que se dan en el contexto de la actividad empresarial. Ello no quiere decir que no estemos hablando, en el fondo de elementos derivados básicamente del factor humano.

Este factor reúne los condicionantes propios de la actividad empresarial, que afectan a la conducción por parte de los/las empleados/as.

Además de las empresas a nivel general, es importante mencionar a las empresas que tienen como objeto principal de actividad el transporte, sin pretender abarcar las particularidades de dicho sector, ya que sería objeto de guías especializadas.

La actividad profesional el transporte por carretera se regula por la ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. Esta norma organiza los transportes por carretera clasificándolos,

-Según su naturaleza en transportes públicos y privados. Los transportes públicos regulares de viajeros están sujetos a autorización especial Pueden clasificarse, por su continuidad, en permanentes o temporales; y por su utilización, en transportes de uso general o de uso especial.

Mientras que los transportes privados pueden ser transportes privados particulares, o transportes privados complementarios.

-Según el objeto del transporte, en transporte de viajeros, transporte de mercancías y transporte mixto.

Además de estas clasificaciones básicas, la ley incluye otras clasificaciones del transporte:

-Los transportes públicos de viajeros por carretera, en función de si se efectúan dentro de itinerarios preestablecidos, sujetos a calendarios y horarios prefijados pueden ser transportes regulares o transportes discrecionales.

-Según el ámbito en el que se realicen, los transportes pueden clasificarse en transportes interiores o transportes internacionales.

-Por razón de la especificidad de su objeto, hablamos de transportes especiales



## FACTOR EMPRESA. COMPROMISO DE LA EMPRESA

### DESCRIPCIÓN

Este riesgo hace referencia a la necesidad en la empresa de una política para el compromiso con la seguridad laboral vial, o cultura vial en todos los niveles jerárquicos.

### CÓMO IDENTIFICAR EL RIESGO

-¿Se mencionan en la política de seguridad y salud laboral aspectos de seguridad laboral vial?

-¿Se realizan acciones para reducir el número de desplazamientos?

-¿Se realiza un seguimiento de la evolución de la seguridad laboral vial?

-¿Se aplican medidas correctivas como consecuencia de este seguimiento?

-¿Está la dirección sensibilizada con la materia?

### MEDIDAS DE PREVENCIÓN

-Estudiar los desplazamientos realizados y analizar su sustitución por herramientas como el teletrabajo, videoconferencias, optimización de rutas, etc.

-Desarrollar acciones de sensibilización destinadas a todos los niveles jerárquicos de la empresa.

-Implantar herramientas de seguimiento de la incidencia de accidentes laborales viales, tanto los producidos durante la jornada laboral como los accidentes in itinere.

-Desarrollar evaluaciones periódicas de la accidentalidad laboral vial.

-Diseñar e implantar medidas correctivas derivadas de las consecuencias de la evaluación de la seguridad laboral vial.

## FACTOR EMPRESA. ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO

### DESCRIPCIÓN

Mi propuesta: "Este factor se engloba en la organización de cada puesto de trabajo, atendiendo a los riesgos de seguridad vial del mismo.

### CÓMO IDENTIFICAR EL RIESGO

-¿Se distinguen en la empresa diferentes niveles de exigencia en seguridad laboral vial en relación al conocimiento requerido según el puesto a desarrollar?

-¿Se organiza formación en seguridad laboral vial dando prioridad a los/las trabajadores/as expuestos a mayores riesgos?

-¿Se planifica y organiza el trabajo para evitar presiones de tiempo y rendimiento?

### MEDIDAS DE PREVENCIÓN

-Establecer tres niveles de exigencia en seguridad laboral vial en relación al conocimiento requerido según el puesto de trabajo a desarrollar.

Nivel 1. Capacitación vial BAJA. Personal con riesgo trivial o tolerable. Requisitos: permiso de circulación en vigencia y formación básica en factores de riesgo.

Nivel 2. Capacitación vial ALTA. Personal con riesgo moderado o importante. Requisitos: Formación conducción básica y formación en factores de riesgo.

Nivel 3. Capacitación vial MUY ALTA. Personal con riesgo intolerable. Requisitos: Formación en conducción avanzada y factores de riesgo.

-Introducir formación de seguridad laboral vial para los/las trabajadores/as, priorizando aquellos/as expuestos/as a mayor riesgo (mayor kilometraje anual, con un historial positivo de accidentes).

-Planificar el trabajo con el fin de evitar presiones de tiempo y rendimiento. Gestión de imprevistos y toma en consideración de los riesgos añadidos de los horarios nocturnos o a turnos.

## FACTOR EMPRESA. PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD

### DESCRIPCIÓN

Este factor hace referencia a las condiciones de la planificación de las condiciones de movilidad en la empresa.

### CÓMO IDENTIFICAR EL RIESGO

-¿Se lleva a cabo un análisis de la movilidad?

-¿Se planifican las rutas de forma sistemática?

-¿Los conductore/as tienen autonomía para adecuar los planes de trabajo a las condiciones de seguridad en cada caso?

-¿Se lleva a cabo un análisis de los puntos de destino?

### MEDIDAS DE PREVENCIÓN

-Planificar sistemáticamente las rutas. Adopción de rutas alternativas más seguras conforme al tipo de vehículo que se utiliza.

-Potenciar la autonomía de los conductore/as para alterar los planes y organización del trabajo en atención a condiciones de seguridad adversas.

-Analizar los puntos de destino para optar por tipos de carretera más seguras, siempre que sea posible. Establecimiento en los PSS (tecnología de la información) de la ruta segura de acceso.

-Introducir nuevas rutas seguras y/o alternativas.

## FACTOR EMPRESA. MOVILIDAD

### DESCRIPCIÓN

Este factor de riesgo hace referencia a las condiciones en las que se desarrolla la movilidad relacionada con los puestos de trabajo y la actividad de la empresa.

### CÓMO IDENTIFICAR EL RIESGO

-¿Se tiene en cuenta los resultados de las investigaciones de accidentes y de los puntos negros para la formación en seguridad laboral vial de la empresa?

-¿Se difunden instrucciones de buenas prácticas entre la plantilla?

-¿Se plantea la sustitución del transporte individual por carretera por el transporte colectivo?

-¿Se tienen en cuenta a la hora de planificar los desplazamientos, los intervalos en los que los/las conductores/as pueden verse afectados por somnolencia al volante?

### MEDIDAS DE PREVENCIÓN

-Diseñar la formación conteniendo los resultados de las investigaciones de accidentes de tráfico y la información procedente de los puntos negros en las vías de comunicación utilizadas en los desplazamientos.

-Sensibilizar a los/las trabajadores/as, mediante difusión de buenas prácticas para adoptar condiciones de conducción seguras: descanso previo, tipo y cantidad de comida antes del inicio del viaje, etc.

-Organizar por parte de la empresa, servicios de transporte colectivo. Informar sobre el transporte público existente (horarios, frecuencias, itinerarios).

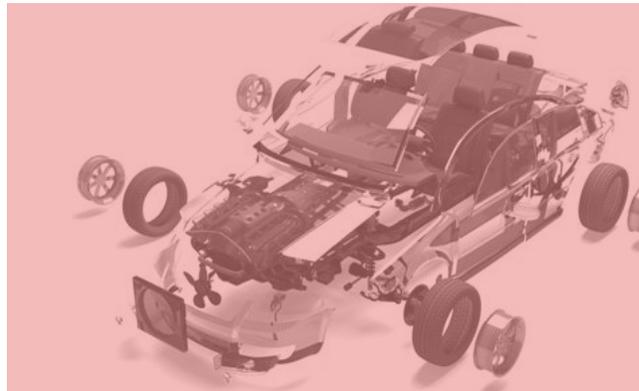
-Planificar los desplazamientos teniendo en cuenta periodos en que los conductores/as pueden verse afectados por somnolencia con mayor probabilidad así como las horas punta.

-Formar a la plantilla en temas como higiene del sueño y conducción.

-Establecer un horario con descansos, y jornadas no excesivamente largas. Reducción de viajes largos por carretera por combinaciones con otros medios de transporte.

-Planificar las rutas considerando las condiciones meteorológicas y adversas.

-Flexibilizar los horarios de entrada y salida para favorecer la fluidez del tráfico y evitar estrés en la conducción.



## 4.2 FACTOR VEHÍCULO

Los vehículos han experimentado cambios notables en los últimos años de tal forma que los modernos disponen de dispositivos de seguridad, tanto activa como pasiva, más eficientes que los vehículos más antiguos. A pesar de los avances en sistemas de seguridad de los vehículos, estos no son al 100% infalibles. La mayoría de los accidentes en los que ha estado implicado el factor vehículo ha sido debido a un mal mantenimiento de este aunque, curiosamente, la mayoría de lo/as propietario/as de un vehículo desean mantenerlo en perfectas condiciones, por lo que el origen de que no se realice adecuadamente es la falta de formación y de información.

Entre los diferentes tipos de vehículo, las motocicletas tienen una mayor probabilidad de sufrir un accidente que

los turismos y si se producen, una alta probabilidad de que se produzcan lesiones graves, incluso el fallecimiento. Por el contrario, el número de accidentes de los vehículos de transporte colectivo es realmente bajo teniendo en cuenta el volumen de pasajeros/as que transportan y la cantidad de kilómetros que realizan.

Se debe tener en cuenta que siempre y cuando el vehículo se ponga al servicio de la actividad productiva empresarial, independientemente de su titularidad y de sus características, constituye un equipo de trabajo. Por lo tanto le será de aplicación tanto la normativa general que garantice durante su uso por parte de lo/as trabajador/as de unas condiciones mínimas de seguridad y salud (Real decreto 1215/1997 de equipos de trabajo y modificaciones posteriores), como la normativa de seguridad específica que le sea de aplicación (Reglamento general de vehículos, etc.).

Por lo tanto en la Empresa se debe garantizar un uso y mantenimiento correcto del vehículo, así como el que lo/as conductores/as conozcan cómo funcionan los sistemas de seguridad activa y pasiva, comprender el funcionamiento de las mejoras tecnológicas en los coches y adaptar su conducción al entorno exterior, referido a la situación de tráfico y condiciones meteorológicas.

Al tratarse de un sector en continua evolución y cambio, es recomendable que la Empresa apueste por una rápida adopción de las últimas tecnologías en materia de seguridad de los vehículos, más allá de que exista o no exista una obligación legal (vehículos con calificación euro NCAP 5 estrellas).

No obstante no se debe olvidar que aunque los avances en la tecnología permitan contar con vehículos cada vez más seguros y fáciles de conducir, se ha llegado a observar que el aumento en las prestaciones de seguridad de los vehículos puede llevar a una relajación en los/las conductores/as que los hace más proclives a sufrir accidentes.

## FACTOR VEHÍCULO. SEGURIDAD ACTIVA 1: ALUMBRADO, NEUMÁTICOS

### DESCRIPCIÓN

Riesgos asociados al estado o uso de los elementos del vehículo que proporcionan seguridad cuando se mueve, evitando la posibilidad de accidentes.

### CÓMO IDENTIFICAR EL RIESGO

-¿Se revisa una vez al mes el alumbrado de los vehículos: el correcto funcionamiento de todas las lámparas, el reglaje de faros, la limpieza del cristal...?

-¿Se regula la altura de las luces delanteras teniendo en cuenta la carga del vehículo?

-¿Se controla una vez al mes la presión de los neumáticos de los vehículos?

-¿Se comprueba la profundidad del dibujo de los neumáticos?

-¿Se verifica la presión de las ruedas de repuesto?

### MEDIDAS DE PREVENCIÓN

Comprobar una vez al mes el estado general y correcto funcionamiento del alumbrado prestando especial atención a los vehículos con luces de galibo.

-Regular la altura de las luces delanteras con el vehículo cargado para evitar deslumbrar a los demás conductores.

-Comprobar una vez al mes la presión de los neumáticos. Periódicamente ha de comprobar también el buen funcionamiento de los manómetros.

-Verificar la presión de los neumáticos siempre en frío.

- Examinar el dibujo de la cubierta de los neumáticos, atendiendo al testigo de desgaste que informa de si el neumático ha llegado al límite legal de 1,6 mm. El desgaste irregular de los neumáticos puede indicar la existencia de algún problema.

## FACTOR VEHÍCULO. SEGURIDAD ACTIVA 2: FRENOS, SUSPENSIÓN, DIRECCIÓN

### DESCRIPCIÓN

Riesgos asociados al estado o uso de los elementos del vehículo que proporcionan seguridad cuando se mueve, evitando la posibilidad de accidentes.

### CÓMO IDENTIFICAR EL RIESGO

-¿Se revisa periódicamente la suspensión de los vehículos?

-¿Se revisa periódicamente el nivel de líquido de frenos de los vehículos y el estado de los latiguillos por donde circula?

-¿Se revisa de forma periódica el estado de discos y pastillas de freno?

### MEDIDAS DE PREVENCIÓN

-Revisar la suspensión de los vehículos de la empresa con la periodicidad marcada por el fabricante.

-Revisar de forma semanal el nivel de líquido de frenos en los vehículos

-Revisar, al menos una vez al año, el estado de los discos y las pastillas de freno, los latiguillos y los bombines.

## FACTOR VEHÍCULO. SEGURIDAD PASIVA 1. CINTURÓN, AIRBAG Y CASCO

### DESCRIPCIÓN

Riesgos asociados a los elementos del vehículo que reducen las consecuencias para las personas y los demás vehículos en caso de accidente.

### CÓMO IDENTIFICAR EL RIESGO

-¿Existen recomendaciones internas de buen uso del cinturón de seguridad (no conducir con abrigos o ropa muy gruesa, no utilizar pinzas, o no colocar nada debajo del cinturón, como por ejemplo una almohada)?

-¿Se sustituyen los cinturones de los vehículos que hayan sufrido un golpe?

-¿Se transmite a lo/as empleado/as los riesgos de un asiento demasiado inclinado?

-¿Se informa a los/las conductores/as de la distancia adecuada de colocación con respecto al airbag?

-¿Se lleva a cabo un control preventivo del uso del casco?

### MEDIDAS DE PREVENCIÓN

-Impartir formación en el correcto uso de los cinturones: Las pinzas o ropa muy gruesa añaden al cinturón unos centímetros de holgura muy peligrosos en caso de accidente; El trenzado del cinturón de seguridad puede perder eficacia después de un golpe; Con el asiento inclinado, se puede producir un deslizamiento del ocupante del vehículo por debajo del cinturón de seguridad que resulta muy peligroso.

-Transmitir información sobre el correcto funcionamiento del airbag: El airbag sólo resulta eficaz cuando se utiliza el cinturón de seguridad y el asiento está en posición correcta; Colocarse a una distancia inadecuada del airbag puede tener como consecuencia lesiones.

-Realizar campañas de sensibilización para el uso del casco tanto en la jornada laboral como en el resto de desplazamientos.

## FACTOR VEHÍCULO. SEGURIDAD PASIVA 2. CHASIS, REPOSACABEZAS

### DESCRIPCIÓN

Riesgos asociados a los elementos del vehículo que reducen las consecuencias para las personas y los demás vehículos en caso de accidente.

### CÓMO IDENTIFICAR EL RIESGO

- ¿La empresa revisa una vez al año el ajuste y los anclajes de los vehículos?
- ¿Se hacen revisiones del chasis de los vehículos que se han visto implicados en un accidente?
- ¿La empresa marca un procedimiento de ajuste de los elementos del vehículo a cada trabajador/a que los utilice?

### MEDIDAS DE PREVENCIÓN

- Revisar, al menos una vez al año, los anclajes de puertas, para-choques, capó y portón trasero.
- Revisar, después de un accidente, todo el chasis del vehículo.
- Implantar un procedimiento para la regulación del reposacabezas por parte de cada conductor/a. Conviene regularlo para evitar el latigazo cervical en caso de accidente. Ha de estar situado a la altura correcta: la parte superior de la cabeza quedaría al mismo nivel que el reposacabezas.
- Implantar procedimiento de regulación de espejos retrovisores, de modo que se amplíe adecuadamente el campo de visión además de adaptarse la regulación a la posición de cada conductor.

## 4.3 FACTOR VÍA Y DESPLAZAMIENTO



La actividad de la conducción se lleva a cabo en una vía con unas características y circunstancias concretas que, sin ser tan determinantes como los elementos relacionados con el factor humano, pueden incidir en los accidentes de tráfico.

De esta forma, nos encontramos con factores ambientales que pueden ser más o menos estables como el diseño de las vías, o cambiantes, como las condiciones meteorológicas.

Diversas investigaciones han demostrado que existe cierta relación entre el tipo de vía por la que se circula y la proporción de accidentes de tráfico que se producen. De esta forma, se han observado diferencias entre la proporción de accidentes en vía urbana y vía interurbana, y entre ellas, en vía convencional y autovía o autopista, y como además, una climatología adversa puede favorecer la aparición de mayores riesgos en la movilidad.

Además, el lugar de la vía tiene influencia, como se observa por ejemplo, en las rectas, en las que se producen la mayoría de accidentes o en las carreteras secundarias, en las que los conductores experimentan la llamada “Falsa seguridad” que les lleva a bajar su nivel de alerta cuando circulan por carreteras cercanas o conocidas.

Además de estos factores, otros como la distribución temporal influyen en la producción de accidentes, ya que estos se dan más en los fines de semana y los periodos en los que se produce mayor movilidad y mayor probabilidad de accidentes. Respecto a los días laborables, los horarios de entrada y salida habituales son los momentos en los que se concentran más accidentes de tráfico. Las circunstancias climatológicas adversas (lluvia, nieve, viento, niebla,...) también influyen de forma negativa en la producción de accidentes, aunque no de la misma forma según el tipo de vía.

## FACTOR VÍA- ENTORNO. TIPO DE VÍA

### DESCRIPCIÓN

Se trata de los riesgos vinculados a la categoría y características del tipo de vía que se utiliza: urbana o interurbana, y dentro de esta, carreteras convencionales, autovías o autopistas.

### CÓMO IDENTIFICAR EL RIESGO

-¿Lo/as conductore/as experimentan una “sensación de seguridad” al circular por carreteras convencionales?

-¿La empresa procura tener en cuenta el nivel de seguridad de los distintos tipos de vías a la hora de trazar las rutas para la actividad de lo/as conductore/as?

-¿Se tiene en cuenta la posible concentración de peatones, por ejemplo zonas escolares, a la hora de trazar las rutas habituales de lo/as conductore/as de la empresa?

### MEDIDAS DE PREVENCIÓN

-Llevar a cabo actividades de sensibilización sobre la conducción en las rectas, donde se producen la mayor parte de los accidentes.

-Sensibilizar sobre las precauciones en las carreteras convencionales, ya que son las vías interurbanas con mayor siniestralidad.

-Circular, en la medida de lo posible, por autovías o autopistas en lugar de carreteras convencionales, ya que presentan menor riesgo de accidente.

-Informar sobre los accidentes más comunes en las vías urbanas: atropellos y colisiones laterales.

-Recomendar a los/las trabajadores/as que realicen siempre la ruta más corta y segura para ir al trabajo.

## FACTOR VÍA-ENTORNO. LA DISTRIBUCIÓN TEMPORAL DEL ACCIDENTE

### DESCRIPCIÓN

Se trata de los riesgos asociados a la época del año o a la hora del día en relación a la accidentalidad.

### CÓMO IDENTIFICAR EL RIESGO

-¿La empresa aconseja a sus trabajadores/as extremar la precaución a la entrada y salida del trabajo?

-¿La empresa permite flexibilizar las horas de entrada y salida del trabajo con el fin de evitar las horas de alta afluencia en las vías de acceso al centro de trabajo?

-¿La empresa tiene en cuenta el aumento de los desplazamientos en determinados meses del año a la hora de planificar los desplazamientos?

### MEDIDAS DE PREVENCIÓN

-Ofrecer formación sobre las precauciones en los desplazamientos laborales en los meses de mayor siniestralidad en las carreteras, debido al incremento de los desplazamientos.

-Ofrecer formación sobre precauciones en las horas de entrada y salida de los centros de trabajo, que coinciden también con atascos y mayor presencia de vehículos en las vías, son las horas en las que se producen estadísticamente más accidentes.

-Flexibilizar las horas de entrada y salida sería positivo para ayudar a reducir los accidentes en itinere.

## FACTOR VÍA-ENTORNO. LA CLIMATOLOGÍA

### DESCRIPCIÓN

Son los riesgos asociados a las condiciones climatológicas en el momento del desplazamiento.

### CÓMO IDENTIFICAR EL RIESGO

-¿La empresa tiene en cuenta los factores climatológicos a la hora de fijar los objetivos temporales o las condiciones de los desplazamientos?

-¿La empresa realiza revisiones del estado mecánico de los vehículos ante períodos de condiciones climatológicas adversas?

-¿La empresa se asegura de que las condiciones de los vehículos de los/las trabajadores/as se adapten a las condiciones meteorológicas de la zona en cada momento?

-¿Los/las trabajadores/as están formados para conducir con esas condiciones meteorológicas?

### MEDIDAS DE PREVENCIÓN

-Realizar revisiones periódicas antes de las épocas con condiciones meteorológicas más peligrosas, como el invierno, comprobando el estado de los frenos, los limpiaparabrisas o las lunetas térmicas.

-Incorporar los elementos necesarios como cadenas y rasquetas en los vehículos de la empresa.

-Proporcionar la formación adecuada a los/las trabajadores/as para conducir en circunstancias meteorológicas adversas.

-Planificar las rutas en relación con los fenómenos atmosféricos y el impacto previsible en las distintas vías.

-Ofrecer formación sobre la conducción con altas temperaturas durante olas de calor.

-Implantar el uso de neumáticos de invierno en los periodos en los que las circunstancias meteorológicas así lo recomienden.

## 4.4. FACTOR HUMANO

El factor humano interviene de forma directa o indirecta en un 70%-90% en los accidentes de tráfico, lo que lo convierte, sin menospreciar la importancia del resto de factores, en un factor principal a tener muy en cuenta.

La conducción es una tarea de toma de decisiones. Es por ello que la esfera individual del/la conductor/a, y todas sus variables psicológicas que la configuran, tienen una importancia fundamental para el tráfico.

Es el factor humano el que percibe el resto de factores del sistema de tráfico que le rodea y quien decide actuar ante ellos de uno u otro modo.

Además, los factores vehículo y vía, realmente, tienen también un factor humano inherente; por ejemplo, un neumático necesita un mantenimiento que el/la conductor/a debe conocer y realizar y, la vía, además de un correcto diseño realizado por seres humanos también necesita de mantenimiento y conservación.

Por todo ello, las acciones que se lleven a cabo para incidir en la conducta de las personas que ejecutan la conducción serán las más efectivas, ya que de esta forma es posible desarrollar intervenciones que aumenten la concienciación sobre el resto de factores de riesgo.

El factor humano está directamente relacionado con los siguientes factores de riesgo, muy presentes en los accidentes de tráfico. Conocerlos nos ayudarán a prevenirlos y a realizar conductas más seguras en nuestra movilidad.

A continuación destacaremos los que mayor accidentalidad tienen:



### FACTOR HUMANO. VELOCIDAD

#### DESCRIPCIÓN

Se trata de uno de los factores con mayor impacto en la siniestralidad, ya que, entre otros, potencia los fallos humanos en la conducción. Además, es muy relevante su relación con la mortalidad y con la gravedad de las lesiones en caso de accidente.

#### CÓMO IDENTIFICAR EL RIESGO

- ¿La empresa tiene en cuenta las velocidades recomendadas de cada tramo a la hora de establecer las rutas y los objetivos temporales?
- ¿La empresa instala dispositivos que avisan del exceso de velocidad a los conductores en los vehículos de la flota?
- ¿La empresa realiza actividades de sensibilización a la plantilla?

#### MEDIDAS DE PREVENCIÓN

- Programar los desplazamientos de forma que lo/as conductore/as inicien la marcha con la suficiente antelación, evitando las prisas.
- Instalar dispositivos que alerten a lo/as conductore/as del exceso de velocidad.
- Establecer un sistema de sanciones que penalice los excesos de velocidad y tenga en cuenta elementos como la reincidencia, de acuerdo con el art. 29 de la LPRL.
- Programar acciones de sensibilización a la plantilla como parte de la prevención de riesgos laborales, en las que se incida, por ejemplo, en el factor velocidad, con contenidos como las consecuencias del exceso de velocidad, la distancia de reacción y de frenado, o la diferencia entre velocidad máxima y velocidad adecuada, etc.

## FACTOR HUMANO. CONDUCCIÓN Y CONSUMO DE SUSTANCIAS

### DESCRIPCIÓN

Se trata de factores con una gran incidencia en la siniestralidad en todo tipo de vías, que agudizan el resto de factores de riesgo repercutiendo negativamente en la percepción y capacidad de reacción.

### CÓMO IDENTIFICAR EL RIESGO

- ¿La empresa cuenta con un Plan de prevención del adicciones?
- ¿Organiza la empresa acciones de sensibilización relacionadas con las consecuencias de la conducción bajo los efectos de alcohol, drogas y/o fármacos?
- ¿Establece la empresa algún criterio a la hora de abonar dietas y gastos de representación a los empleados?
- ¿La empresa tiene en cuenta los desplazamientos de lo/as empleado/as en la organización de cenas o comidas de empresa?
- ¿La vigilancia de la salud de los trabajadores contempla la comprobación de las prescripciones de medicamentos consumidos por los empleados cuyo puesto de trabajo implica la conducción de vehículos de forma habitual?
- ¿Existe un protocolo de actuación para prevenir, identificar o actuar ante casos de adicciones entre la plantilla?

### MEDIDAS DE PREVENCIÓN

- Diseñar programas de sensibilización, como parte de la prevención de riesgos laborales que incluyan información sobre los efectos del consumo de alcohol, drogas y otras sustancias en la conducción, sus posibles consecuencias tanto penales como en la siniestralidad.
- Desarrollar medidas de prevención del alcoholismo y el consumo de drogas en la empresa, así como protocolos de actuación frente a las adicciones.
- Limitar el abono de las dietas y gastos de representación en lo concerniente a las bebidas alcohólicas.
- Facilitar el transporte de lo/as empleado/as a las cenas y comidas de empresa.
- Vigilancia de la salud: Incluir los aspectos relativos a la seguridad laboral vial.

## FACTOR HUMANO. SUEÑO Y FATIGA

### DESCRIPCIÓN

Se trata de factores de riesgo que entrañan un peligro que no siempre se percibe, puesto que, aparte de las peligrosas consecuencias del sueño al volante, la fatiga también puede repercutir en el incremento del tiempo de reacción, la alteración de la percepción, el aumento de las distracciones...

### CÓMO IDENTIFICAR EL RIESGO

- ¿Se programan los horarios y turnos de lo/as conductore/as respetando las adecuadas horas de sueño?
- ¿Se establecen paradas mínimas de descanso en la organización de la actividad, con la recomendación de salir del vehículo y caminar?
- ¿Establece la empresa periodos adecuados de descanso entre las comidas y la conducción?
- ¿Se detecta o se recomiendan pruebas para detectar la apnea del sueño?

### MEDIDAS DE PREVENCIÓN

- Programar las rutas y desplazamientos teniendo en cuenta los tiempos de conducción máximos y los periodos de descanso necesarios para los/las trabajadores/as.
- Plantear medidas especiales para los/las trabajadores/as de los turnos de tarde y noche.
- Tener un especial cuidado con los largos recorridos, sobre todo para trabajadores/as que no estén acostumbrados/as a hacerlos.
- Procurar, en la medida de lo posible, el reemplazo entre compañero/as en los trayectos largos.
- Realizar campañas específicas sobre sueño y conducción.

## FACTOR HUMANO. DISTRACCIONES Y ESTRÉS

### DESCRIPCIÓN

Se trata de factores que inciden drásticamente en el riesgo de sufrir un accidente de tráfico. El estrés incide en las capacidades y el comportamiento de conducción y las distracciones pueden provocar que deje de percibir elementos tan importantes como la velocidad a la que circula, la dirección del vehículo, la distancia que mantiene con otros vehículos o que reaccione demasiado tarde ante imprevistos.

### CÓMO IDENTIFICAR EL RIESGO

- ¿Está establecido como protocolo la programación de navegadores y otros dispositivos antes de comenzar la conducción?
- ¿Se evita el uso de teléfonos móviles durante la conducción?
- En el caso de no poder evitarse el uso de teléfonos móviles, ¿la empresa tiene instalados dispositivos de manos libres en los vehículos?
- ¿Se analiza el nivel de sobrecarga de trabajo en relación con los puestos en los que la actividad principal es la conducción?
- ¿Se tiene en cuenta el volumen de trabajo y los posibles imprevistos a la hora de programar los objetivos temporales de los conductores?
- ¿Se tiene en cuenta la densidad del tráfico a la hora de trazar las rutas?

### MEDIDAS DE PREVENCIÓN

- Estandarizar un procedimiento que procure la programación de los dispositivos necesarios antes de la conducción y reduzca la necesidad de programarlos durante la marcha. Recomendar a la plantilla la detención de los vehículos para realizar estas actividades.
- Fomentar la autonomía para la modificación de itinerarios por parte de lo/as conductores ante imprevistos derivados de la densidad de tráfico.
- Diseñar las rutas de la actividad atendiendo a factores como la densidad del tráfico.
- Analizar la carga de trabajo y establecimiento de objetivos realistas.

A blue-tinted photograph of a business meeting. Several people in suits are seated around a table, looking at documents. One person is writing on a document with a pen. A white coffee cup on a saucer is visible in the upper right. The overall scene is professional and collaborative.

**5**

**CONCLUSIONES**

# CONCLUSIONES

La presente guía constituye una aproximación al fenómeno de los accidentes de tráfico laborales analizándolos, más allá del grave problema de salud pública que constituyen para nuestras sociedades, desde la perspectiva de la empresa, abordándolo como un problema de salud laboral que hay que afrontar de forma integral.

Para ello, la seguridad laboral vial estar incluida en la Prevención de los Riesgos Laborales, ya que, como establece La Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales en su artículo 14.2, forma parte de las obligaciones empresariales la protección frente a los riesgos específicos de la conducción de vehículos.

El marco legislativo no circunscribe el accidente laboral de tráfico a la jornada de trabajo, sino que, en función del tipo de accidente podemos hablar de:

Accidentes de tráfico “in itinere” (aquel que sufre el/la trabajador/a debido al tráfico al ir al trabajo o al volver de éste).

Accidentes de conductores profesionales (aquel sufrido o provocado por el/la trabajador/a que utiliza el vehículo como centro de trabajo para cumplir su tarea, en el caso de transportistas, mensajeros/as o conductores/as de servicios de transportes).

Accidentes “en-misión” (aquel sufrido por el/la trabajador/a que utiliza el vehículo de forma no continuada, pero que debe realizar desplazamientos fuera de las instalaciones de su empresa).

Para abordar la reducción de los accidentes laborales de tráfico, la presente guía ofrece instrumentos y orientaciones para incluirla en los planes de prevención de riesgos laborales, ya sean generales o específicamente enfocados en seguridad laboral vial.

Para ello, es fundamental tener en cuenta los principios de la acción preventiva, evaluar los riesgos de la seguridad laboral vial, desarrollar acciones preventivas, gestionar correctamente los equipos de trabajo y medios de protección, informar y procurar la participación de los/las trabajadores/as, formarles, atender en primer lugar a los riesgos graves e inminentes, incluir la seguridad laboral vial en la concepción de la vigilancia de la salud, documentar la gestión de la seguridad laboral vial, investigar los accidentes que se produzcan e incluir la seguridad laboral vial en las auditorias pertinentes.

En los distintos apartados de esta guía se ofrecen instrumentos que pretenden servir de base para la actuación de los Servicios de Prevención de cada empresa, introduciendo los principales factores de riesgo para la seguridad laboral vial y algunos ejemplos de medidas para combatirlos, así como recursos útiles en esta tarea.

Teniendo en cuenta todos esos elementos, y diseñando planes efectivos que aborden los principales factores de riesgo con medidas concretas y responsables involucrados en su cumplimiento, aspiraremos a continuar en el camino de la reducción de los accidentes laborales de tráfico.

The background of the entire image is a dense, repeating pattern of yellow paper clips. The clips are oriented in various directions, creating a textured, busy appearance. The color is a warm, golden-yellow.

# 6 ANEXOS

# ANEXO 1. MEDIDAS PREVENTIVAS

A continuación se describe una lista no-exhaustiva de posibles medidas a implantar como parte del **PLAN DE SEGURIDAD VIAL LABORAL**. Estas medidas tienen el formato de una ficha donde se especifica su objetivo y responsable, así como a qué factor de riesgo responde. Se trata de un modelo de acción que deberá ser adaptado a las circunstancias de cada empresa concreta donde se implante.

## MEDIDA 1 - PROGRAMA DE SENSIBILIZACIÓN

### FACTOR DE RIESGO:

Factor empresa

### OBJETIVO:

Sensibilizar sobre la importancia de la seguridad laboral vial a todos los niveles jerárquicos de la empresa.

### DESCRIPCIÓN:

Diseñar y desarrollar un programa de sensibilización que contemple diferentes instrumentos como charlas, debates, documentos o presentaciones adaptados para llevarlos a cabo con toda la plantilla en los distintos departamentos.

### RESPONSABLE:

Organización Preventiva

## MEDIDA 2 - HERRAMIENTA DE SEGUIMIENTO

### FACTOR DE RIESGO:

Factor empresa

### OBJETIVO:

Analizar la incidencia de los accidentes laborales viales y su evolución en la empresa.

### DESCRIPCIÓN:

Desarrollar una herramienta destinada al seguimiento de la incidencia de los accidentes y de los riesgos viales, como puede ser un cuestionario anual para los/las trabajadores/as que realicen labores de conducción en su jornada.

### RESPONSABLE:

Organización Preventiva

## MEDIDA 3 - EVALUACIONES PERIÓDICAS DE ACCIDENTALIDAD LABORAL VIAL

### FACTOR DE RIESGO:

Factor empresa

### OBJETIVO:

Evaluar los riesgos laborales viales y corregir posibles conductas o hábitos potencialmente peligrosos.

### DESCRIPCIÓN:

Realizar un análisis anual que extraiga las principales conclusiones tanto de la incidencia de accidentes laborales viales como de los hábitos y comportamientos de la plantilla a la hora de conducir, incluyendo sanciones o medidas correctivas si se observan riesgos elevados para la seguridad laboral vial.

### RESPONSABLE:

Dirección, prevención, Recursos Humanos

## MEDIDA 4 - ESTABLECIMIENTO DE NIVELES DE EXIGENCIA

### FACTOR DE RIESGO:

Factor empresa

### OBJETIVO:

Establecer tres niveles de riesgo para catalogar los puestos de trabajo en función de la exigencia en seguridad laboral vial y los conocimientos o capacidades necesarias para desempeñarlos, para priorizar y adaptar el resto de medidas en función de esta clasificación

### DESCRIPCIÓN:

-Nivel 1: Capacitación vial BAJA. Personal con riesgo tolerable. Requisitos: permiso de circulación y formación en factores de riesgo.

-Nivel 2: Capacitación vial ALTA. Personal con riesgo moderado o importante. Requisitos: Formación en conducción básica y formación en factores de riesgo.

-Nivel 3: Capacitación vial MUY ALTA. Personal con riesgo moderado o importante. Requisitos: Formación en conducción avanzada, pruebas psicotécnicas de personalidad y formación en factores de riesgo.

### RESPONSABLE:

Departamento de Prevención

## MEDIDA 5 - FORMACIÓN EN SEGURIDAD LABORAL VIAL

### FACTOR DE RIESGO:

Factor empresa-Trabajo

### OBJETIVO:

Formar a los/las trabajadores/as priorizando aquellos expuestos/as a mayor nivel de riesgo

### DESCRIPCIÓN:

Organizar la formación priorizando la formación del personal con mayor kilometraje anual o con un historial positivo de accidentes, y adaptándola al nivel de riesgo de cada puesto: formación en conducción básica para el nivel 2 y formación en conducción avanzada para el nivel 3.

### RESPONSABLE:

Departamento de prevención, departamento de R.R.H.H.

## MEDIDA 6 - PROTOCOLO DE ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO

### FACTOR DE RIESGO:

Factor empresa

### OBJETIVO:

Establecer un protocolo de actuación que evite las presiones de tiempo y rendimiento que pongan en riesgo la seguridad laboral vial de la plantilla.

### DESCRIPCIÓN:

Establecimiento de protocolos acordados por los distintos departamentos en los que se especifique cómo actuar ante imprevistos o retrasos para no asumir riesgos innecesarios.

### RESPONSABLE:

Dirección, prevención, Recursos Humanos

## MEDIDA 7 - ANÁLISIS DE MOVILIDAD

### FACTOR DE RIESGO:

Factor empresa

### OBJETIVO:

Contribuir a la reducción de riesgos de seguridad laboral vial

### DESCRIPCIÓN:

Analizar periódicamente las rutas habituales a la hora de los desplazamientos de los/las trabajadores/as, tanto in itinere como en misión, para evitar en lo posible los desplazamientos innecesarios, por ejemplo los desplazamientos con motivo de reuniones presenciales, cuando puedan sustituirse por videoconferencias u otros medios.

### RESPONSABLE:

Departamento de prevención, departamentos afectados, representación de los/las trabajadores/as

## MEDIDA 8 - PLAN SISTEMÁTICO DE RUTAS

### FACTOR DE RIESGO:

Factor empresa

### OBJETIVO:

Aplicar las conclusiones del análisis de movilidad a la planificación de las rutas

### DESCRIPCIÓN:

A partir de las conclusiones del análisis de las rutas, desarrollar un plan de rutas para adaptar los desplazamientos necesarios a las vías más seguras y las rutas más eficientes.

### RESPONSABLE:

Departamento de prevención, departamentos afectados, representación de los/las trabajadores/as

## MEDIDA 9 - REUNIONES DEPARTAMENTALES

### FACTOR DE RIESGO:

Factor empresa

### OBJETIVO:

Poner en común entre la plantilla y lo/as responsables de la prevención las circunstancias de seguridad laboral vial de sus desplazamientos.

### DESCRIPCIÓN:

Organizar reuniones periódicas entre responsables de prevención y todo/as los/las trabajadores/as de un departamento para compartir experiencias, buenas prácticas y riesgos particulares derivados del trabajo de ese departamento y profundizar en la orientación por parte del técnico de prevención.

### RESPONSABLE:

Departamento de prevención, departamentos de la empresa.

## MEDIDA 10 - ORGANIZACIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO

### FACTOR DE RIESGO:

Factor empresa

### OBJETIVO:

Minimizar el riesgo de accidentes in itinere.

### DESCRIPCIÓN:

Organizar medios de transporte colectivo para las idas y vueltas del centro de trabajo. De esta forma se ahorrarían desplazamientos individuales, contribuyendo también a la reducción de la contaminación. Se pueden diseñar rutas personalizadas para recoger y devolver a los/las trabajadores/as, o acordar uno o varios puntos de salida y llegada céntricos que convengan a la mayoría. Si esta medida no es posible, la empresa puede incentivar el uso del coche compartido o de otros medios como la bicicleta para acudir al puesto de trabajo.

### RESPONSABLE:

Departamento de prevención, gerencia

### MEDIDA 11 - FLEXIBILIDAD HORARIA DE ENTRADA Y SALIDA

**FACTOR DE RIESGO:**

Factor empresa

**OBJETIVO:**

Flexibilizar las horas de entrada y salida para reducir la circulación en horas de más densidad de tráfico

**DESCRIPCIÓN:**

En la medida de lo posible, flexibilizar los horarios de entrada y salida de manera que, cumpliendo con el número de horas que correspondan, el trabajador o la trabajadora pueda evitar los desplazamientos in itinere en las horas de más densidad de tráfico.

**RESPONSABLE:**

Departamento de prevención, gerencia, recursos humanos

### MEDIDA 12 - PROTOCOLO DE REVISIÓN DE VEHÍCULOS

**FACTOR DE RIESGO:**

Factor vehículo

**OBJETIVO:**

Revisión de los elementos de seguridad activa y pasiva de los vehículos de la empresa para minimizar riesgos.

**DESCRIPCIÓN:**

Desarrollar protocolos de revisión periódicos para que las revisiones a los vehículos de la empresa puedan estandarizarse independientemente de quien las lleve a cabo, asegurando el mantenimiento preventivo de los vehículos mediante el seguimiento de estas revisiones con una plantilla diseñada como parte del protocolo.

Se pueden establecer tres tipos de revisiones, dependiendo de los componentes:

- Semanales: para elementos como el líquido de frenos
- Mensuales: para el alumbrado del vehículo la presión de los neumáticos
- Anuales: para los discos y pastillas de freno, latiguillo y bombines, los anclajes de puestas, para choques y portón trasero...

**RESPONSABLE:**

Departamento de prevención, gerencia

### MEDIDA 13 - ORIENTACIÓN SOBRE EL USO DEL CINTURÓN

**FACTOR DE RIESGO:**

Factor vehículo

**OBJETIVO:**

Concienciar sobre la importancia del uso correcto del cinturón de seguridad

**DESCRIPCIÓN:**

Sensibilizar, mediante charlas o folletos informativos, del papel del cinturón de seguridad y consejos para llevarlo correctamente: como evitar pinzas o almohadones en el asiento, o revisarlo después de cualquier colisión o accidente, por pequeño que sea.

**RESPONSABLE:**

Departamento de prevención

### MEDIDA 14 - PROTOCOLO DE COLOCACIÓN DE ELEMENTOS

**FACTOR DE RIESGO:**

Factor vehículo

**OBJETIVO:**

Establecer un protocolo de colocación de elementos del vehículo como asiento, reposacabezas y espejos

**DESCRIPCIÓN:**

Implantar un protocolo de colocación de elementos como espejos retrovisores o asiento y reposacabezas cada vez que un nuevo conductor utilice uno de los vehículos de la empresa.

**RESPONSABLE:**

Departamento de prevención

### MEDIDA 15 - FORMACIÓN EN ELEMENTOS DE LA VÍA

**FACTOR DE RIESGO:**

Factor vía

**OBJETIVO:**

Informar sobre los riesgos de seguridad laboral vial asociados a la vía

**DESCRIPCIÓN:**

Informar mediante charlas o folletos a la plantilla de los riesgos asociados a la categoría o las características de cada tipo de vía.

**RESPONSABLE:**

Departamento de prevención

### MEDIDA 16 - PROTOCOLO DE REVISIONES ASOCIADAS A LOS RIESGOS METEOROLÓGICOS

**FACTOR DE RIESGO:**

Factor vía

**OBJETIVO:**

Estandarizar el procedimiento de revisión de los elementos asociados a la meteorología

**DESCRIPCIÓN:**

Desarrollar un protocolo de revisiones periódicas para los elementos del vehículo que se asocian con las circunstancias meteorológicas especiales en periodos determinados como pueda ser el invierno. Realizar un seguimiento de estas revisiones.

**RESPONSABLE:**

Departamento de prevención

### MEDIDA 17 - FORMACIÓN EN CONDUCCIÓN EN CIRCUNSTANCIAS ADVERSAS

#### FACTOR DE RIESGO:

Factor vía

#### OBJETIVO:

Formar a lo/as conductore/as en conducción bajo circunstancias meteorológicas adversas

#### DESCRIPCIÓN:

Organizar cursos o talleres prácticos en los que, contando con profesore/as experto/as, sobre la conducción en circunstancias adversas o extremas.

#### RESPONSABLE:

Departamento de prevención, gerencia

### MEDIDA 18 - CAMPAÑA DE CONCIENCIACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN

#### FACTOR DE RIESGO:

Factor humano

#### OBJETIVO:

Sensibilizar a los/las trabajadores/as/as sobre los riesgos derivados del factor humano y cómo evitarlos.

#### DESCRIPCIÓN:

Concienciar mediante charlas, folletos, debates sobre las consecuencias del exceso de velocidad, la fatiga y la somnolencia, o las distracciones y el estrés, y cómo pueden aumentar el riesgo de sufrir un accidente laboral de tráfico.

#### RESPONSABLE:

Departamento de prevención

### MEDIDA 19 - INSTALACIÓN DE DISPOSITIVOS DE ALERTA

#### FACTOR DE RIESGO:

Factor humano

#### OBJETIVO:

Alertar del exceso de velocidad a lo/as conductore/as

#### DESCRIPCIÓN:

Instalar en los vehículos de empresa navegadores u otros dispositivos que puedan alertar del exceso de velocidad en el caso en el que se produzca, y de esta forma, contribuir a evitarlo.

#### RESPONSABLE:

Departamento de prevención, gerencia

### MEDIDA 20 - PROTOCOLO DE PREVENCIÓN DEL ALCOHOLISMO Y CONSUMO DE DROGAS

#### FACTOR DE RIESGO:

Factor humano

#### OBJETIVO:

Prevenir los riesgos derivados del consumo de alcohol y las drogas al conducir

#### DESCRIPCIÓN:

Desarrollar medidas de sensibilización como charlas o folletos que alerten de los riesgos del alcohol y las drogas al volante, acompañados de otras medidas complementarias como protocolos de actuación para que la concienciación se extienda entre los propios compañeros; exclusión de las bebidas alcohólicas de las dietas que se abona a los/las trabajadores/as/as o imposición de sanciones a nivel interno complementarias a las impuestas por el código de circulación

#### RESPONSABLE:

Departamento de prevención, gerencia

### MEDIDA 21 - TRANSPORTE COLECTIVO EN LAS CENAS Y COMIDAS DE EMPRESA

#### FACTOR DE RIESGO:

Factor humano

#### OBJETIVO:

Reducción de los riesgos derivados del consumo de alcohol y las drogas en los desplazamientos.

#### DESCRIPCIÓN:

Organizar métodos de transporte colectivo para eventos como cenas de empresa en fechas señaladas, o comidas o cenas de trabajo en las que se vaya a consumir alcohol o drogas.

#### RESPONSABLE:

Departamento de prevención, gerencia

### MEDIDA 22 - PROTOCOLO DE VIGILANCIA DE LA SALUD

#### FACTOR DE RIESGO:

Factor humano

#### OBJETIVO:

Introducción de pruebas específicas en los reconocimientos

#### DESCRIPCIÓN:

Introducción, dentro de los reconocimientos médicos a los/las trabajadores/as pruebas específicas asociadas a los factores de riesgo para la seguridad vial.

#### RESPONSABLE:

Departamento de prevención

## ANEXO 2. RESUMEN DE REFERENCIAS Y RECURSOS EN SEGURIDAD LABORAL VIAL

Actualmente y con el objetivo de promover la seguridad laboral vial en las empresas, desde diferentes administraciones y entidades facilitan recursos y procedimientos para que las empresas desarrollen acciones para prevenir los accidentes laborales de tráfico.

Estos recursos e incentivos se encuentran disponibles para todas aquellas empresas y servicios de prevención que estén interesados en el trabajo de la prevención de los accidentes laborales viales y pueden resultarles muy útiles para guiarles.

### ÁMBITO EUROPEO:

#### 1. Web seguridad vial laboral

El Portal Seguridad Vial Laboral, es un punto de encuentro para empresas, trabajadores/as, especialistas en riesgos laborales y formadores/as, donde consultar información, acciones y contenidos referentes a la prevención de accidentes laborales viales.

La plataforma está promovida por la DGT y el INSHT, y administrada por FESVIAL.

<http://www.seguridadviallaboral.es>

#### 2. Guía para las actuaciones de la inspección de trabajo y seguridad social en materia de seguridad vial en las empresas.

Con la firma en marzo de 2011, del Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Trabajo e Inmigración (actualmente Ministerio de Empleo y Seguridad Social) y el Ministerio de Interior, se estableció crear una Guía para las actuaciones de la Inspección de Trabajo en materia de seguridad vial en las empresas.

[http://www.empleo.gob.es/itss/ITSS/ITSS\\_Descargas/Atencion\\_ciudadano/Normativa\\_documentacion/Docum\\_ITSS/GuiaITSS\\_vial.pdf](http://www.empleo.gob.es/itss/ITSS/ITSS_Descargas/Atencion_ciudadano/Normativa_documentacion/Docum_ITSS/GuiaITSS_vial.pdf)

**3. Real Decreto 404/2010, de 31 de marzo**, 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.

#### 4. Guía de consejo sanitario en seguridad Vial Laboral. DGT.

La guía, editada por el Observatorio Nacional de Segu-

ridad Vial de la Dirección General de Tráfico, ha sido promovida por varias sociedades científicas como un proyecto desarrollado en el seno de la Comisión Española de Sociedades Sanitarias para la Prevención de Lesiones por Accidentes de Tráfico

[http://www.dgt.es/galerias/seguridad-vial/eventos/sesiones-tecnicas/2010/guia\\_completa\\_de\\_consejo\\_medico.pdf](http://www.dgt.es/galerias/seguridad-vial/eventos/sesiones-tecnicas/2010/guia_completa_de_consejo_medico.pdf)

#### 5. La página del HSE (Instituto británico de seguridad y salud laboral) sobre seguridad en los transportes en los lugares de trabajo:

<http://www.hse.gov.uk/workplacetransport/>

#### 6. Publicaciones del INRS (Instituto francés de investigación en seguridad) sobre los riesgos laborales en carretera, como pueden ser:

El riesgo vial en misión:  
Guía de evaluación de riesgos:

<http://www.inrs.fr/dms/inrs/CataloguePapier/ED/TI-ED-986/ed986.pdf>

La circulación en la empresa:  
Salud y seguridad:

<http://www.inrs.fr/dms/inrs/CataloguePapier/ED/TI-ED-975/ed975.pdf>

#### 7. ISO 39001. Sistemas de gestión de la Seguridad Vial.

Requisitos y recomendaciones de buenas prácticas. La norma ISO 39001 'Sistemas de Gestión para la Seguridad Vial', es una herramienta que ayuda a las organizaciones a crear un sistema de gestión en seguridad vial para reducir y prevenir, y en última instancia eliminar, los accidentes de tráfico ocasionados

[http://www.iso.org/iso/iso\\_catalogue/catalogue\\_tc/catalogue\\_detail.htm?csnumber=44958](http://www.iso.org/iso/iso_catalogue/catalogue_tc/catalogue_detail.htm?csnumber=44958)

#### **8.ETSC (European Transport Safety Council)**

El proyecto PRAISE “Prevención de accidentes y lesiones de tráfico y mejora de la seguridad de los trabajadores”, versa sobre los riesgos viales en el contexto laboral.

<http://www.etsc.eu/projects/praise/>

#### **9.Ve Safe**

Plataforma web de buenas prácticas para reducir los accidentes laborales de tráfico en Europa. Esta web ha sido creada por un consorcio de entidades pertenecientes a diferentes países: Holanda, Alemania, Noruega, Suecia y España.

<http://osha-vesafe.mainstrat.com>

## **ÁMBITO INTERNACIONAL:**

**10. La biblioteca internacional: “Biblioteca Especializada de materiales de entrenamiento y herramientas de práctica de la Seguridad Laboral en la Carretera”.**

<http://www.geolibrary.org/library/default.aspx?CategoryID=627>

**11.La guía de la NIOSH: Work-Related Roadway Crashes - Challenges and Opportunities for Prevention.**

**12.Web de Canada Safety Council: recursos y documentación sobre seguridad vial laboral.**

<https://canadasafetycouncil.org/traffic-safety/driver-improvement-work>

