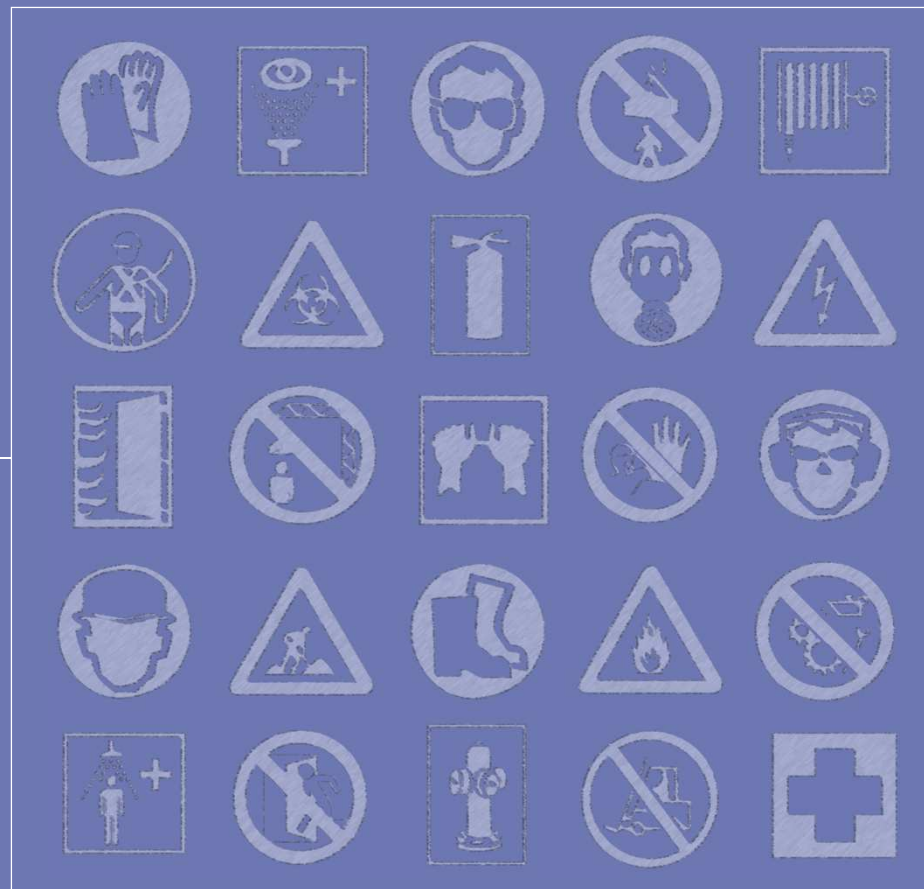


INTEGRACION DE LA SEGURIDAD VIAL LABORAL EN LA GESTION DE LA PRL EN LAS PYMES

ENFOQUE PRACTICO

Juan Ramón Muñoz Santos
Responsable Area de Prevención OSALAN



www.osalan.euskadi.net



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



EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO

ENPLEGU ETA GIZARTE GAIAK,
DEPARTAMENTO DE EMPLEO Y ASUNTOS SOCIALES.

1. Análisis de la situación

NOS ENCONTRAMOS ANTE UNA DISCIPLINA DE LA PRL CON UNAS CARACTERISTICAS MUY PARTICULARES:

1. Indefinición: ámbito y alcance difusos, falta de definiciones precisas, etc.
2. Falta de concienciación en la empresa.
3. Marco jurídico complejo y ausencia de normativa técnica de referencia más allá de MTD's.
4. Pluralidad competencial: área de tráfico, área laboral, área de industria, área sanitaria, etc. → dificultad de la labor inspectora
5. Confluencia de los ámbitos laborales y privados.
6. Inexactitud de datos estadísticos → desconocimiento de la magnitud real del problema.

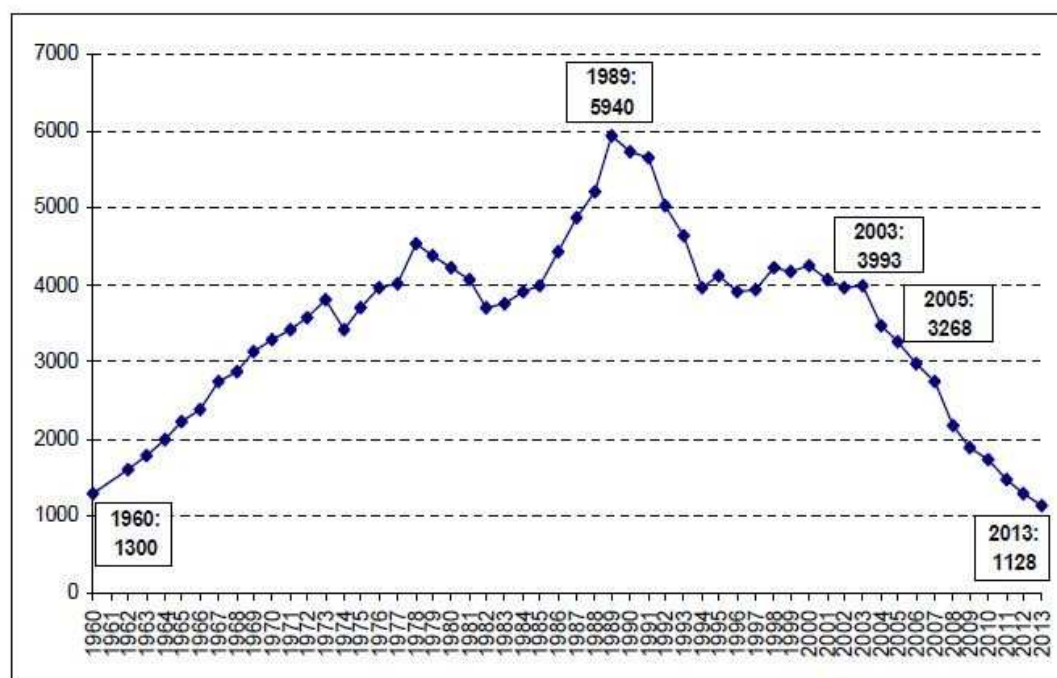


1. Análisis de la situación

ANALISIS ESTADISTICO

1. Los datos estadísticos de Tráfico no son válidos ya que se parte de un marco legal diferente: criterio geográfico del accidente frente al del centro de trabajo al que está adscrito el trabajador, etc.

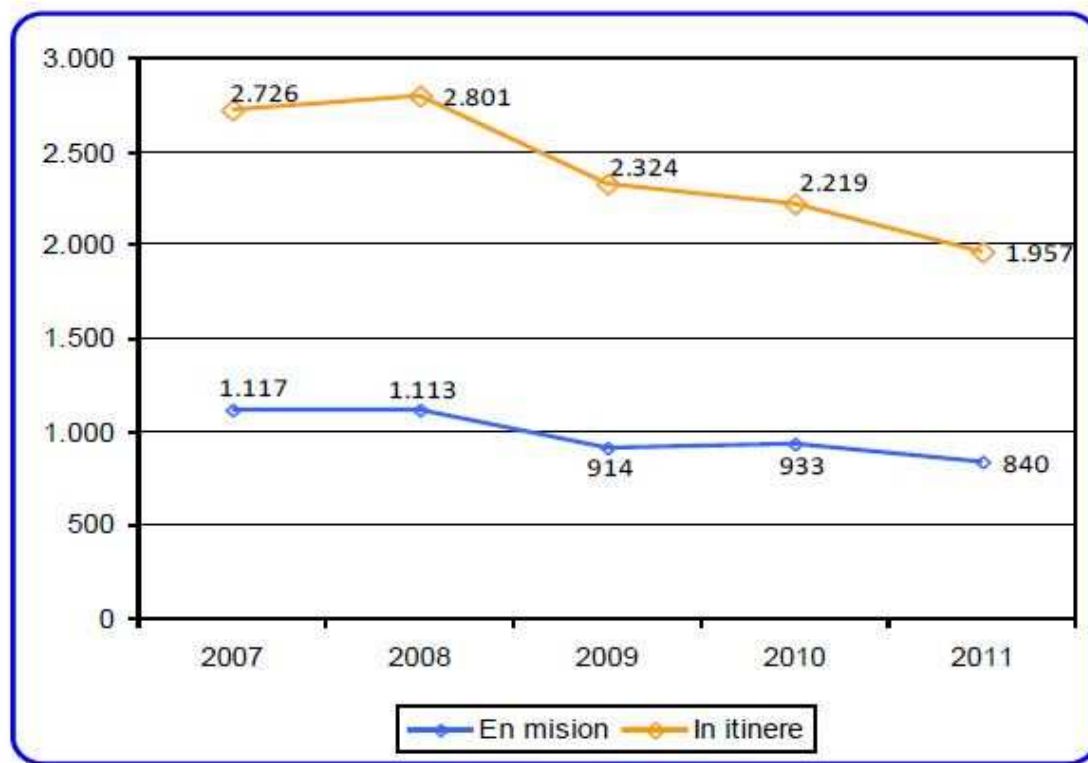
Evolución del número de víctimas mortales en carretera (24 horas)
1960 - 2013



1. Análisis de la situación

ANALISIS ESTADISTICO

2. Los datos estadístico procedentes del ámbito laboral (parte oficial de accidente) contienen grandes inexactitudes (indefinición en los términos, errores de cumplimentación en las comunicaciones, explotación deficiente de los datos, etc.).



2. Actuación

Todo ello conlleva a OSALAN a plantearse una actuación específica en el materia de Seguridad Vial Laboral (SVL) estableciéndose para ello (1 de 3):

☐ Definiciones (ISO 39001):

3.35 seguridad vial, SV:

Factores y condicionantes de los **accidentes de tráfico** (3.33) y otros **incidentes de tráfico** (3.34) que tienen un impacto, o potencial de tenerlo, en la **muerte** (3.12) o **heridas graves** (3.44) de los **usuarios de la vía** (3.37).

3.36 sistema vial:

Vía pública (3.30), vehículos, sistema de emergencias médicas y **usuarios de la vía** (3.37), así como sus interacciones.

3.37 usuario de la vía:

Cualquier persona que se encuentra en la **vía pública** (3.30).

3.30 vía pública:

Superficie que usan los vehículos y las personas para viajar, incluida la zona colindante.



2. Actuación

☐ Concreción del Alcance:

“Accidente con baja ocurrido en vía pública en la que está implicado un vehículo, que genera parte oficial de accidente trabajo (IGATT)”.

☐ Ambito temporal: 2015 → actualidad

☐ Ambito geográfico: Gipuzkoa

☐ Análisis primario de datos (revisión de TODOS los partes de accidente para determinar si se encuentran o no dentro del alcance), con contacto al menos telefónico con la empresa.

☐ Investigación de todos los accidentes graves, muy graves y mortales, así como de la mayor parte de los leves:

- En In-itinere se visitan empresas con un nº de trabajadores mayor de 250.
- En misión se visitan las empresas con un número de trabajadores mayor de 50.

3. Trabajo de campo

Primera fase:

- ☐ Se procede a diseñar un cuestionario que permita la investigación de los accidentes en materia de SVL y una recogida de información a nivel de empresa.
- ☐ Se procede a sucesivas simplificaciones del cuestionario para facilitar su aplicación ante el frecuente desconocimiento del problema tanto por la empresas como por los servicios de prevención.
- ☐ Se realiza un análisis multidisciplinar: Proyecto de investigación
SEGURBIDE

3. Trabajo de campo



Gipuzko Gipuzkoako Lurralde Zentroa | Centro Territorial de Gipuzkoa
Melendez Siles, 41 | 20012 Donostia-San Sebastián
Tel: 943 02 32 50 | Fax: 943 02 32 51
www.osalan.euskadi.eus | osalan@osalan.eus

SEGURIDAD VIAL LABORAL	
NOMBRE EMPRESA Dirección del centro de trabajo Email _____ Tfno _____ Fecha _____ Plantilla _____ Cnae _____ Actividad económica _____	
0.- GENERALIDADES	
0.1.- Con qué frecuencia conducen en el trabajo los empleados de la empresa (d/n/m)?	
0.2.- ¿Cuántos empleados conducen (propio/empresa) en el trabajo?	☐ Propio ☐ Empresa
0.3.- ¿Qué tipo de vehículo utilizan: propio (p) / ajeno (a)? ☐ coche ☐ bid ☐ camión < 3,5t ☐ camión > 3,5t ☐ autobús ☐ OTRO (indique cual) _____	
1.- GESTION SEGURIDAD VIAL LABORAL	
1.1.- ¿La empresa contempla el riesgo de accidente laboral de tráfico en su ER? ENVIAR	
En caso afirmativo, ¿Se han evaluado los siguientes riesgos? ☐ Características de las vías de circulación ☐ Condiciones climatológicas ☐ Los factores psico-sociales y la capacidad de conducción ☐ Conducción bajo los efectos de las drogas, alcohol y fármacos	
¿Se han evaluado los riesgos específicos de las siguientes actividades? ☐ Del transporte de mercancías ☐ Del transporte de viajeros por carretera ☐ Del transporte urbano ☐ Del transporte de reparto ☐ De la actividad de carga y descarga por medios propios o ajenos ☐ Servicios de mudanza ☐ Del tráfico en interior de puertos, aeropuertos y parques logísticos	
¿Se han evaluado los siguientes riesgos específicos relativos al objeto del transporte? ☐ Los pasajeros: riesgo inherente a la tipología o estado de los mismos: niños, discapacitados, trabajadores durmiendo, idiomas...? ☐ Las mercancías: sus características: riesgo inherente a sus características, estado correcto (riesgo de contaminación y vuelco del vehículo) o su naturaleza (productos tóxicos, perecederos que presionan la velocidad para su entrega en tiempo real) ☐ Las mercancías peligrosas	
1.2.- La empresa cuenta con una Planificación de la acción preventiva en materia de SVL?	
1.3.- En la planificación de los desplazamientos, ¿se considera el tiempo de conducción, descanso, los problemas del tráfico, etc..., de modo que los empleados no tengan motivo alguno para sentir estrés y/o incumplir la legislación vigente para cumplir su cometido?	
1.4.- ¿Considera que todos sus empleados informan de todos los incidentes que tienen lugar en su empresa?	
1.4.- Cumplimiento de Normativa	
1.5.- ¿Se ha impartido formación específica de seguridad vial y en los aspectos aquí relacionados que inciden directa o indirectamente también en el riesgo contemplado?	
1.6.- Accidentes e incidentes sufridos ¿Se ha producido en los últimos 5 años algún accidente con vehículos (LJRM)? Estadísticas: ☐ Total: Número _____ ☐ Aportados empresa: ☐ Total: Número _____ ☐ In itinere Número _____ % ☐ In itinere Número _____ % ☐ En misión Número _____ % ☐ En misión Número _____ %	
1.7.- ¿Se han producido incidentes graves en los últimos cinco años produciéndose daños materiales, pero no personales?	
1.8.- ¿Se investiga por el Servicio de prevención las causas que pueden haber influido en el accidente de SVL, en misión-in itinere?	

1



2.- EL TRABAJADOR CONDUCTOR DEL VEHÍCULO		S/N/NA (SI/No/No Aplica)
2.1.- ¿Usan los empleados sus propios vehículos en el trabajo? ¿Cómo ha valorado el empresario los posibles riesgos?		
¿Ha establecido algunos requisitos mínimos de seguridad vial para los vehículos particulares que se usan en el trabajo?		
2.2.- ¿Al trabajador se le ha realizado vigilancia de la salud? En caso afirmativo, ¿se realiza protocolo específico?		
2.3.- ¿Hay un Plan de Prevención de adicciones?		
3.- EL VEHÍCULO		
3.1.- ¿El vehículo como equipo de trabajo? ☐ ¿Se ha tenido en cuenta el RD1215/07 en relación a la conducción? ☐ ¿Se han modificado sus características técnicas prestaciones de uso previsto por el fabricante?		
3.2.- Clases de vehículos ¿Se ha cumplido en tiempo y forma la obligación de superar las ITV's preceptivas?		
3.3.- Turismos y microbuses. ¿Qué nivel de seguridad exige la compañía a la hora de comprar/alquilar vehículos (sin incluir certificaciones ligeras)?		
3.4.- ¿Se someten los vehículos al mantenimiento y revisiones prescritas por el fabricante?		
4.- FACTOR VIA		
4.1.- ¿Se ha producido el accidente en vía propia? ☐ ¿Existe señalización? ☐ ¿Están indicados los sentidos de circulación?		
7.- OBSERVACIONES		

2



3. Trabajo de campo

Segunda fase:

- ☐ Integración de la SVL en la gestión de la PRL en la empresa.
- ☐ Determinación de un “catálogo mínimo y simple” de medidas preventivas en función de los datos obtenidos en el estudio de campo →
se busca eficiencia no eficacia.

3. Trabajo de campo

Tercera fase:

- ☐ Implicación de las partes interesadas (empresas, SPA's, AAPP's, Agentes Sociales, etc.).

3. Trabajo de campo

SE TRATA DE CLARIFICAR EL MARCO DE ACTUACION

1. ¿Cuál es la problemática real?

2. ¿Cómo se debe actuar en la empresa?

4. Integración de la SVL



Fase Preliminar

- Paso 1: Implicar a la dirección y agentes participantes
- Paso 2: Asignar a los responsables del plan
- Paso 3: Movilizar a la organización



Etapa 1. Diagnóstico

- Paso 1: Identificar las principales características
- Paso 2: Analizar la movilidad
- Paso 3: Analizar los accidentes
- Paso 4: Analizar las condiciones reales de la conducción
- Paso 5: Analizar la gestión de los desplazamientos



Etapa 2. Evaluación de riesgos

- Paso 1: Asignar el nivel de exposición al riesgo
- Paso 2: Seleccionar colectivos prioritarios



Etapa 3. Elaboración del plan

- Paso 1: Definir los objetivos a alcanzar
- Paso 2: Seleccionar acciones
- Paso 3: Buscar sinergias y apoyos



Etapa 4. Implantación del plan

- Paso 1: Planificar las actividades a desarrollar
- Paso 2: Comunicación inicial a la organización
- Paso 3: Adecuación, en su caso, de instalaciones y equipos
- Paso 4: Establecimiento de procesos para la gestión
- Paso 5: Adaptación de la organización a los cambios



Etapa 5. Seguimiento y evaluación

- Paso 1: Definir los indicadores del plan de seguridad vial
- Paso 2: Obtener el valor de los indicadores
- Paso 3: Analizar y evaluar el resultado de los indicadores
- Paso 4: En su caso, establecer medidas correctivas o revisar las ya adoptadas

Plan tipo de seguridad
vial laboral en la
empresa (INSHT/DGT).

5. Factores de riesgo

Se consideran 4 factores de riesgo:

- Factor empresa.
- Factor vehículo.
- Factor vía.
- Factor humano.

6. Medidas preventivas

Se identifican una serie de medidas preventivas tanto para accidentes in itinere como para accidentes in mision:

In mision

- Evitar la exposición al riesgo: disminuir los desplazamientos (reuniones telemáticas, agrupar reuniones, optimizar desplazamientos, etc.).
- Reducir la exposición al riesgo: seleccionar los medios de transporte o las rutas preferentes.
- Reducir el riesgo en si mismo: vehículos (RD 1215), estudio previo de los desplazamientos (anulación de reuniones por climatología), prohibición del uso de móvil, horarios, etc.

In itinere

- Evitar la exposición al riesgo: modalidades de jornada continua, etc.
- Reducir la exposición al riesgo: fomento en el uso del transporte público
- Elimnar el riesgo en si mismo: flexibilidad horaria



6. Medidas preventivas

Se pueden agrupar estas medidas preventivas para cada uno de estos factores de riesgo:

1.- Empresa

- Plan de Prevención acorde a la actividad de la empresa que contemple la Seguridad Vial Laboral.

Subsector	Algunas de las d		
Transporte de pasajeros	- Actos de violen - Creciente conta éstos de los car - Trabajo en soli - Trabajo por tur - Exigencias con que pueden cau cardiovascular - Necesidades de	Transporte por carretera a larga distancia	- Gestión de entregas «justo a tiempo» y presión en el trabajo - Exigencias de los clientes; tr trabajan otras personas - Uso creciente de tecnologías vigilancia a distancia - Diseño del lugar de trabajo - Facilidad de acceso a instala alimentación y médicos) - Enfermedades infecciosas - Violencia y agresiones - Trabajo en solitario - Posturas estáticas prolonga exposición a vibraciones - Riesgo de accidentes, entre - Necesidades de una mano d
Servicios de taxi	- Violencia y agn formación - Trabajo en soli - Problemas rela - Diseño del luga - Necesidad de u conduce	Transporte de mercancías peligrosas	- Riesgo de accidentes, entre - Exposición a sustancias peli carga y la descarga - Riesgo de caídas desde vehi
		Transporte de mercancías peligrosas	- Riesgo de accidentes, entre otros, de incendio y explosión - Exposición a sustancias peligrosas, en especial durante la carga y la descarga - Riesgo de caídas desde vehículos y otros medios de transporte
		Servicios de mensajería	- Condiciones imprevisibles en las instalaciones de los clientes, por ejemplo, disponibilidad de dispositivos elevadores seguros - Expectativas del cliente y contacto con éste - Riesgo de accidentes y condiciones meteorológicas, por ejemplo, para los mensajeros en bicicleta - Elevación y manipulación de paquetes/mercancías de tamaños y formas imprevisibles - Problemas relativos a la organización del trabajo – presión en el trabajo a causa de los cambios de tareas pasajeros, uso de sistemas de vigilancia/contacto a distancia (los conductores reciben órdenes mientras conducen)
		Todos	La combinación específica de riesgos y la combinación de factores como los riesgos ergonómicos, los factores de riesgo relativos a la organización del trabajo, el ruido, las sustancias peligrosas, la vibración, los horarios de trabajo atípicos, el trabajo lejos del hogar y de un centro de trabajo fijo, la falta de instalaciones, la situación de trabajo compleja, la necesidad de adaptación permanente y los numerosos cambios estructurales que ha experimentado el sector representan una dificultad especial para el control y la prevención.

6. Medidas preventivas

Se pueden agrupar estas medidas preventivas para cada uno de estos factores de riesgo:

2.- Vía / gestión de los desplazamientos

Itinere

- Vehículo compartido
- Jornada continuada y favorecer el comer en la empresa
- Informar de climatología, estado del tráfico, horarios y trayectos de transporte público
- Adecuar horarios a los del transporte público
- Incentivos económicos al uso del transporte público
- Colaborar con autoridades locales para soluciones específicas

Mision

- Optimizar uso de las TI
- Racionalizar los desplazamientos
- Favorecer el transporte público
- Seleccionar rutas seguras
- Protocolo de comunicación (móviles)
- Uso de sistemas de geolocalización

6. Medidas preventivas

3.- El vehículo

Itinere

- Acuerdos de mantenimiento/sustitución vehículos empleados
- Equipo gratuito de inflado en la empresa

Mision

- Responsable parque
- Selección de vehículos seguros
- Cuaderno de comunicación anomalías a bordo
- Etiqueta visible de presión neumáticos
- Equipamiento no obligatorio reglamentariamente: neumáticos de invierno, etilómetro, linterna, botiquín, etc.
- Informar de la carga útil real (teórica menos equipamientos permanentes) y no solo considerar la capacidad máxima en número de pasajeros, sino también el peso conjunto.

4.- Factor humano

Ambos

- Formación en conducción defensiva a los trabajadores más expuestos
- Formación en primeros auxilios a los trabajadores más expuestos.
- Plan de prevención de drogodependencias en la empresa

Misión

- Obligación de presentar el estado de vigencia del carnet de conducir al menos anualmente y de comunicación inmediata en caso de pérdida de vigencia.

7. Tendencias



7. Tendencias

EE UU investiga a Tesla tras otro accidente de un coche con el piloto automático

El conductor del vehículo, que iba sin las manos en el vehículo, ha salido ileso y ha sido multado por conducción temeraria



B. G. T.

14 JUL 2016 - 20:13 CEST



Un Model X de Tesla similar al que ha sufrido el último accidente. /REUTEURS LIVE /EL PAÍS VIDEO

Se trata del tercer accidente en menos de tres meses. Otro coche Tesla que circulaba con el piloto automático encendido ha sufrido un choque, esta vez contra múltiples postes de madera en una carretera de montaña en Montana



7. Tendencias

- 1.- Economía colaborativa (Uber, etc.).
- 2.- Movilidad eléctrica.
- 3.- Coches-robots, que tendrán un control compartido con el humano.



1. Industria 4.0

Para quedarte dónde estás tienes que correr lo más rápido que puedas... Y si quieres ir a otro sitio, deberás correr, por lo menos, dos veces más rápido.

Lewis Carroll (Matemático)

8. Conclusiones

1. No disponemos de datos fiables, el número de accidentes en materia de SVL es del orden de un 50% superior al que reflejan las estadísticas oficiales actuales: estaríamos hablando de alrededor de un 12% de la siniestralidad laboral total frente al 8% que se recoge hoy día.

	Total	var(%)	No Tráfico	var(%)	Tráfico	var(%)	%Tráfico
2007	49.214		45.371		3.843		7,81%
2008	47.984	-2,50%	44.070	-2,87%	3.914	1,85%	8,16%
2009	39.059	-18,60%	35.821	-18,72%	3.238	-17,27%	8,29%
2010	37.273	-4,57%	34.121	-4,75%	3.152	-2,66%	8,46%
2011	33.697	-9,59%	30.900	-9,44%	2.797	-11,26%	8,30%
Total	207.227	-31,53%	190.283	-31,89%	16.944	-27,22%	8,18%

8. Conclusiones

2. La proporción de accidentes in itinere frente a accidentes in misión no sería de 2:1, sino de 3:1 .
 - ✓ Declaración deficiente más frecuente de los partes de accidentes in itinere.
 - ✓ La intervención de la empresa tiene efectos positivos.



8. Conclusiones

3. La SVL es una disciplina poliédrica.
4. Actualmente no hay conciencia de que la SVL es un elemento más (y tal vez de los más importantes) a considerar en la PRL.
5. Son necesarias herramientas sencillas y prácticas que permitan integrar la SVL en la prevención general en la empresa, primando por tanto su carácter “laboral”.



ESKERRIK ASKO

OSALAN SERVICIOS CENTRALES

Camino de la Dinamita s/n (Monte Basatxu)
48903 Cruces-Barakaldo (Bizkaia)



94.403.21.90

94.403.21.00

osalansc@ej-gv.es

OSALAN ZERBITZU OROKORRAK

Dinamita bidea, z/g (Basatxu mendia)
48903 Gurutzeta-Barakaldo (Bizkaia)



OSALAN

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



EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO

ENPLEGU ETA GIZARTE GAIAK,
DEPARTAMENTO DE EMPLEO Y ASUNTOS SOCIALES.