

ACCIDENTES DE TRANSITO EN EL CONEXTO DE LOS RIESGOS LABORALES

MARTA ZIMMERMANN
DIRECTORA DEL DEPARTAMENTO DE INVESTIGACIÓN E INFORMACIÓN. INSSBT

Partes de accidente de trabajo MEYSS

Sistema Delt@

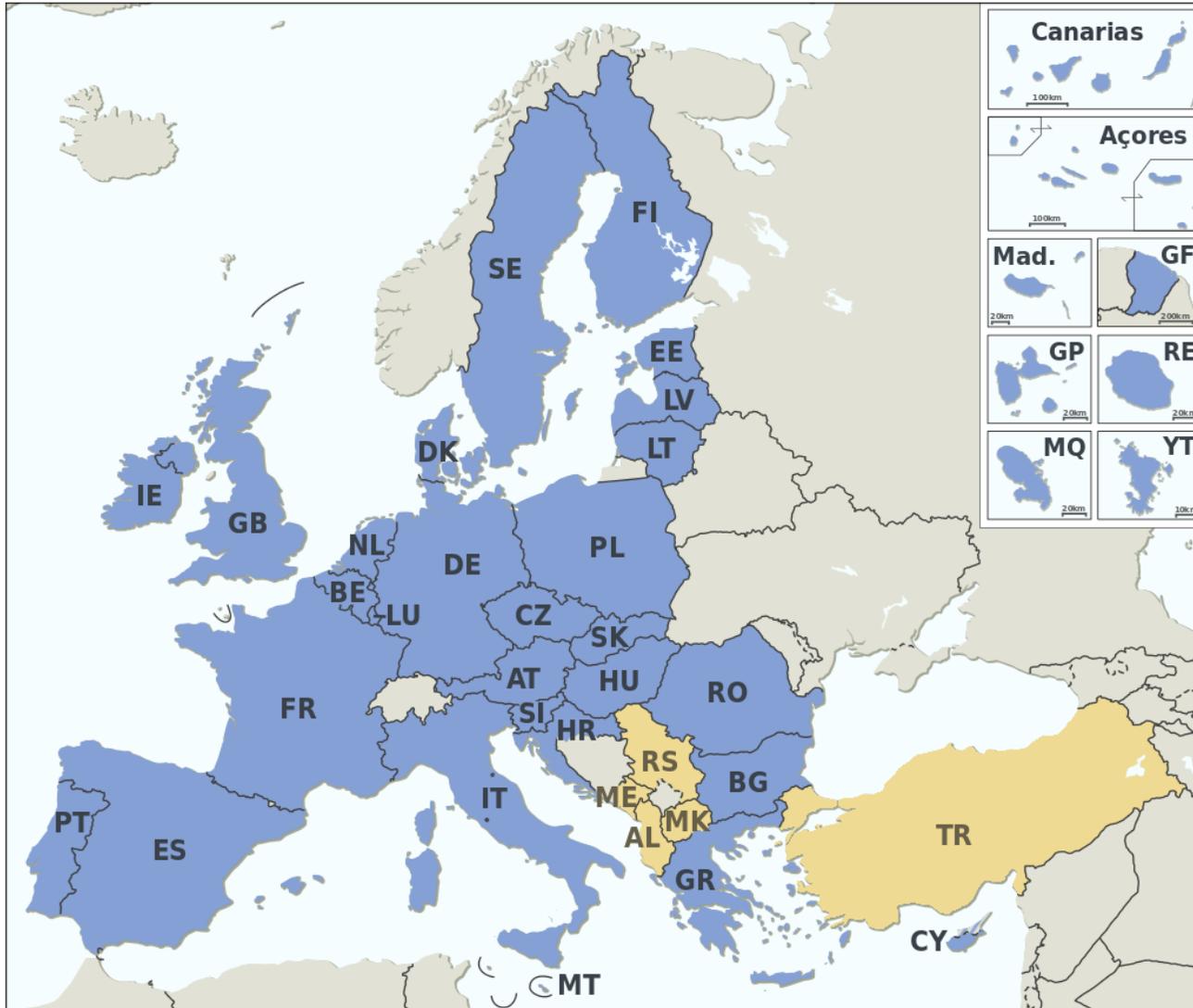
x

Tráfico

En jornada de trabajo: en desplazamientos (en misión)

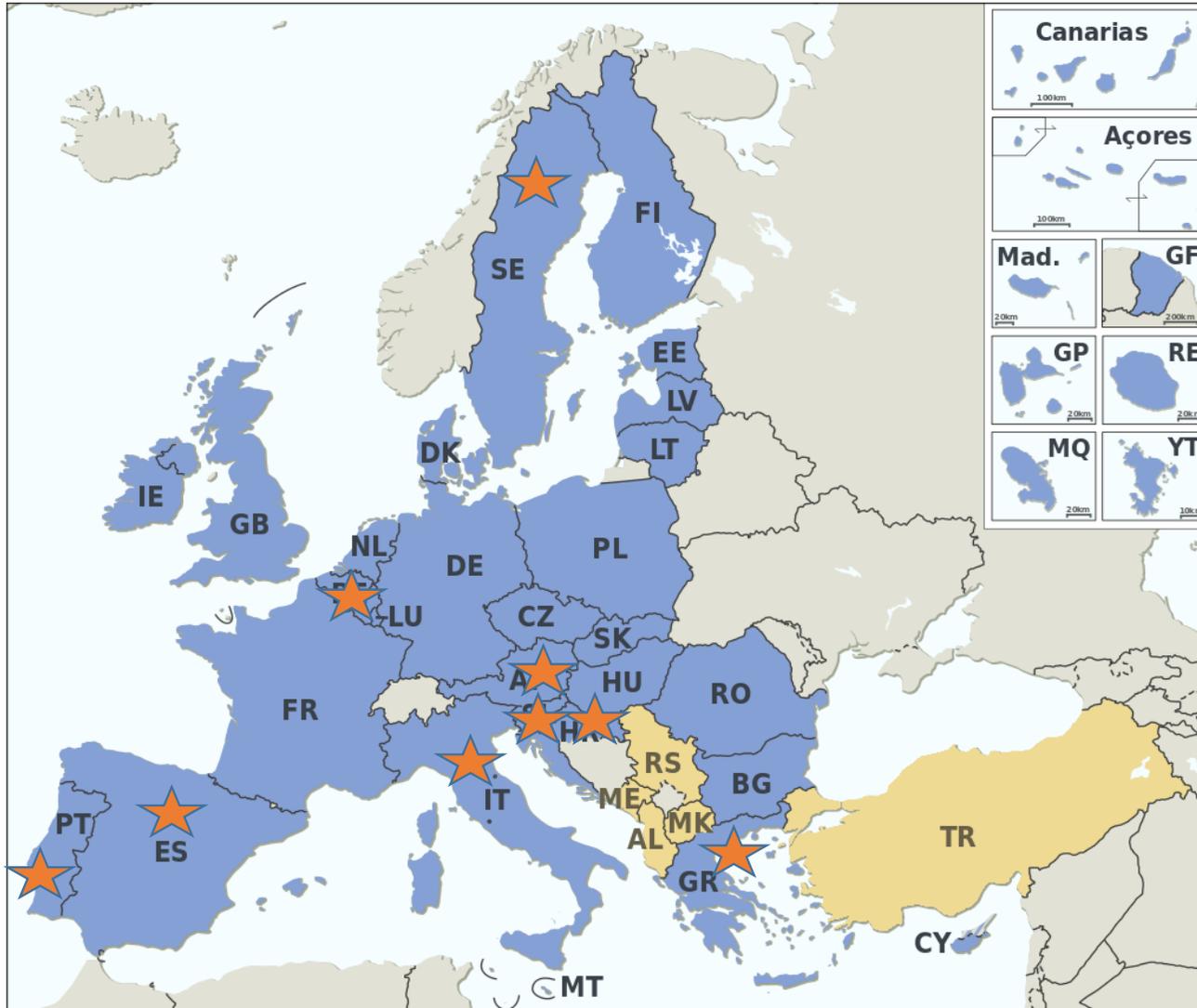
In itinere

Reconocen los Accidentes en misión como AT





Reconocen los Accidentes in itinere como AT





definiciones

Se considera que el trabajador accidentado ha sufrido un accidente de tráfico si el accidente reúne las **tres circunstancias** siguientes:

1. ¿Dónde?
2. ¿Cómo?
3. ¿Quién?

Dónde

1. **Se produce en vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, que son:**
 - a. Vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos. (Por ejemplo: autopistas, carreteras, travesías o calles).
 - b. Vías que, sin tener la aptitud de las anteriores, son de uso común. (Por ejemplo: caminos agrícolas, pistas forestales).
 - c. Vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios. (Por ejemplo: aparcamiento de un establecimiento público para uso de los clientes, sea gratuito o de pago).

Cómo

2. Está implicado al menos un vehículo en movimiento. Puede tratarse de vehículos a motor o cualesquiera otros aptos para la circulación por las vías enunciadas en el punto 1.

Se incluyen también bicicletas y ciclomotores y vehículos de maquina agrícola, industrial o de obra y los accidentes con vehículos de raíles, siempre que se produzcan en los terrenos aptos para la circulación indicados en el punto 1.

Quién

3. El trabajador accidentado se encuentra en una de las siguientes circunstancias:

- a) Es conductor o pasajero de un vehículo que se ha visto implicado en el accidente, bien por colisión con otro u otros vehículos, peatones, animales u otro obstáculo que haya producido los daños en el trabajador.
- b) Ha sufrido los daños a consecuencia del accidente de tráfico como peatón.

No se consideran como vehículos:

los coches de niño o de impedido (con o sin motor), los vehículos sin motor de pequeñas dimensiones (por ej.: las carretillas), los ciclomotores cuando se conduzcan a pie, y los patines y artefactos parecidos.

Las personas que los conducen u ocupan se consideran peatones.

No se consideran accidentes de tráfico los que sucedan:

En terrenos o vías donde la circulación esté restringida a una colectividad determinada de usuarios.

(Por ejemplo: aparcamiento para uso particular no abierto al público en general, lugares de acceso restringido por estar en obras o por cualquier otra circunstancia)

No se consideran accidentes de tráfico los que sucedan:

- A bordo de transportes sobre raíles o carriles, cuando circulen en viales para su uso exclusivo: Trenes, metros, tranvías, funiculares, teleféricos, ascensores, etc. (salvo cuando se trate de tranvías que circulen por una calle o carretera junto con otros tipos de vehículos y los trenes en un paso a nivel, que en estos casos sí se consideraría como accidente de tráfico).
- A bordo de embarcaciones y otros vehículos de navegación por aguas marítimas o fluviales.
- A bordo de aeronaves

No se consideran accidentes de tráfico los que sucedan:

- A bordo de maquinaria agrícola cuando se encuentre fuera de vías o terrenos considerados en la definición de accidente de tráfico, en especial cuando se encuentren desempeñando labores agrícolas.
- A bordo de maquinaria industrial o de obras, para el transporte de cargas cuando se encuentren fuera de las vías o terrenos considerados.

ACCIDENTES DE TRABAJO EN JORNADA DE TRABAJO



		ATJT	PESO DE LOS ALT
AÑO 2016	TOTALES	489.065	3,5%

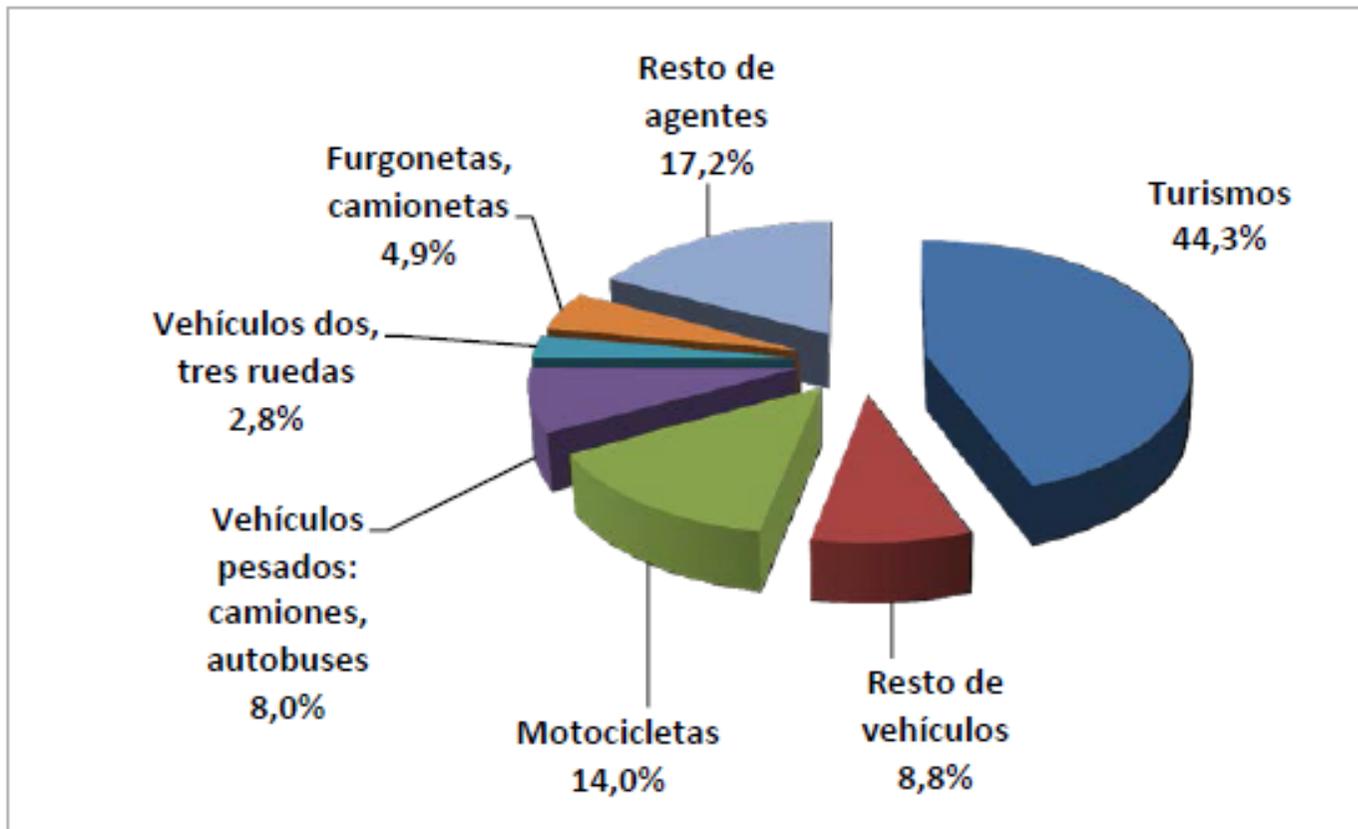
ACCIDENTES DE TRABAJO EN JORNADA DE TRABAJO + ACCIDENTES DE TRABAJO IN ITÍNERE



		TOTAL AT	PESO DE LOS ALT
AÑO 2016	TOTALES	566.235	11,4%

Agentes involucrados

Colectivos vulnerables





Buscando un indicador adecuado



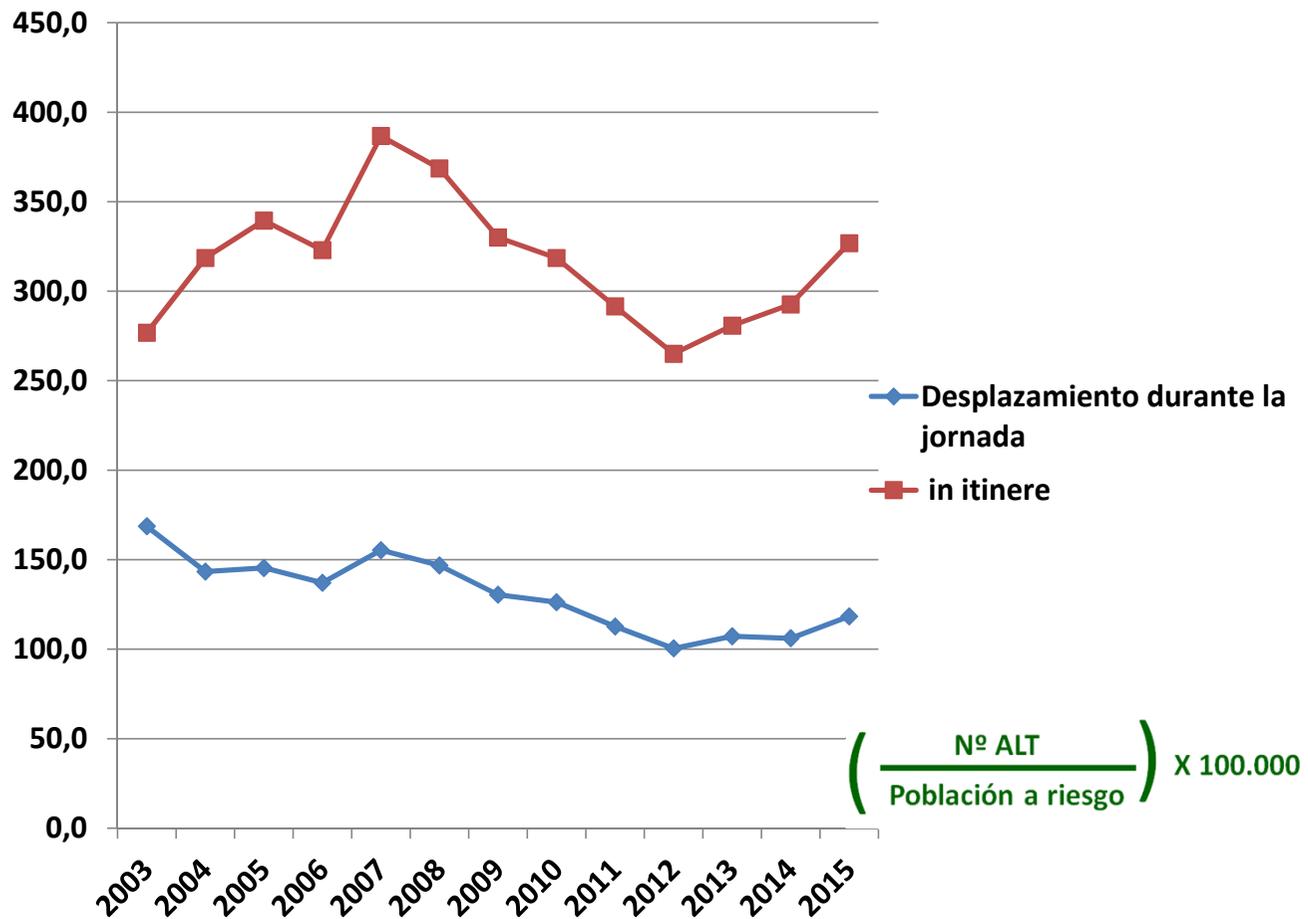
Los indicadores son variables que intentan medir u objetivar en forma cualitativa o cuantitativa, sucesos colectivos para así, poder respaldar acciones políticas, avaluar logros y metas.

“variables para medir los cambios”.

Incidencia de ALT

$$\left(\frac{\text{Nº ALT}}{\text{Población a riesgo}} \right) \times 100.000$$

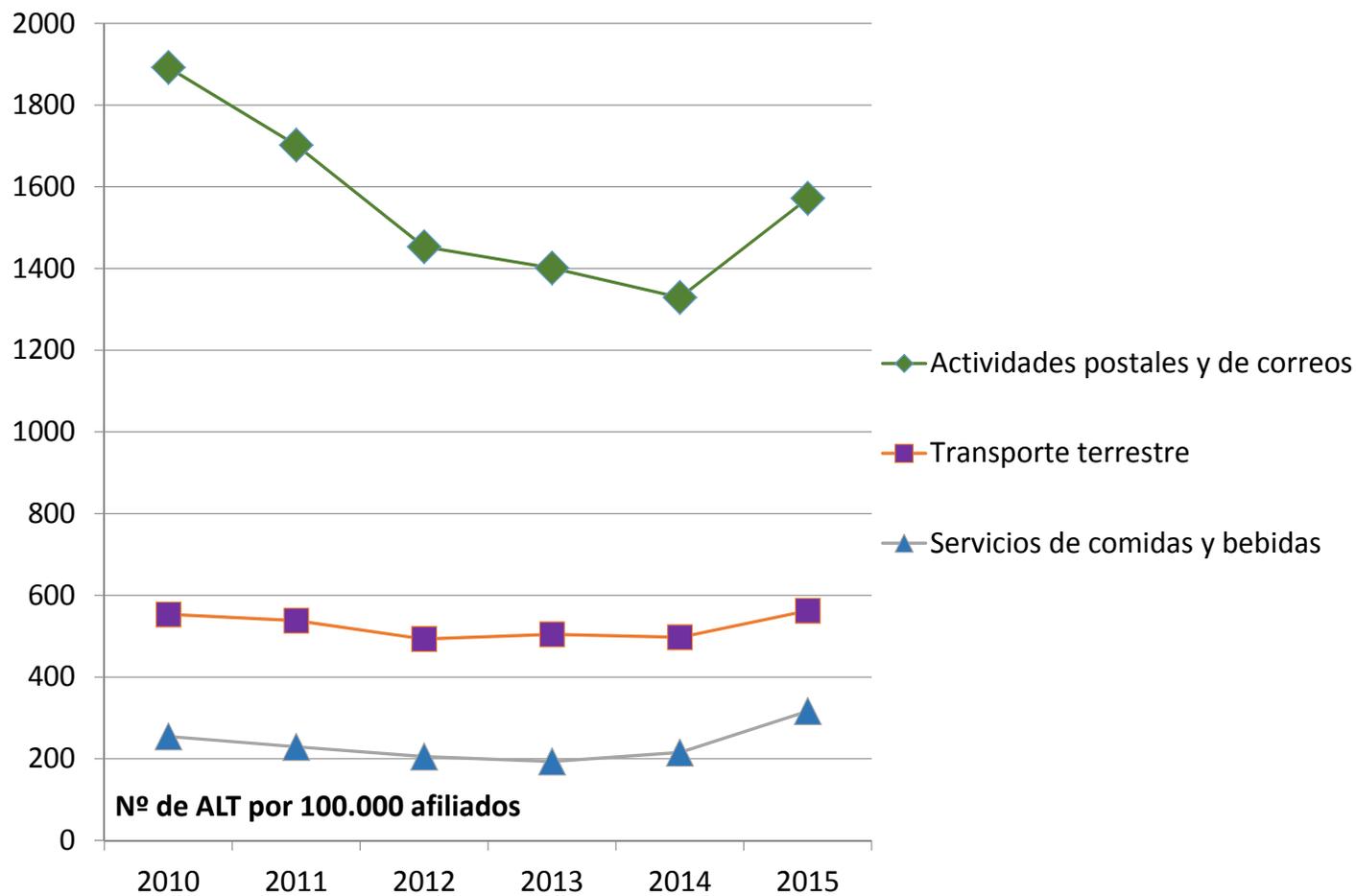
Incidencia de ALT por 100.000 afiliados con la contingencia cubierta de AT Serie 2003-2015



ALT EN JORNADA DE TRABAJO



Evolución 2010-2013 de la Incidencia de ALT JT de las actividades más vulnerables



ALT IN ITINERE





Indicadores de impacto

ACCIDENTES DE TRABAJO EN JORNADA DE TRABAJO

AÑO 2016

	ATJT	 PESO DE LOS ALT
LEVES	484912	3,4%
GRAVES	3657	8,0%
MORTALES	496	17,7%
TOTALES	489065	3,5%

ACCIDENTES DE TRABAJO EN JORNADA DE TRABAJO + ACCIDENTES DE TRABAJO IN ITÍNERE

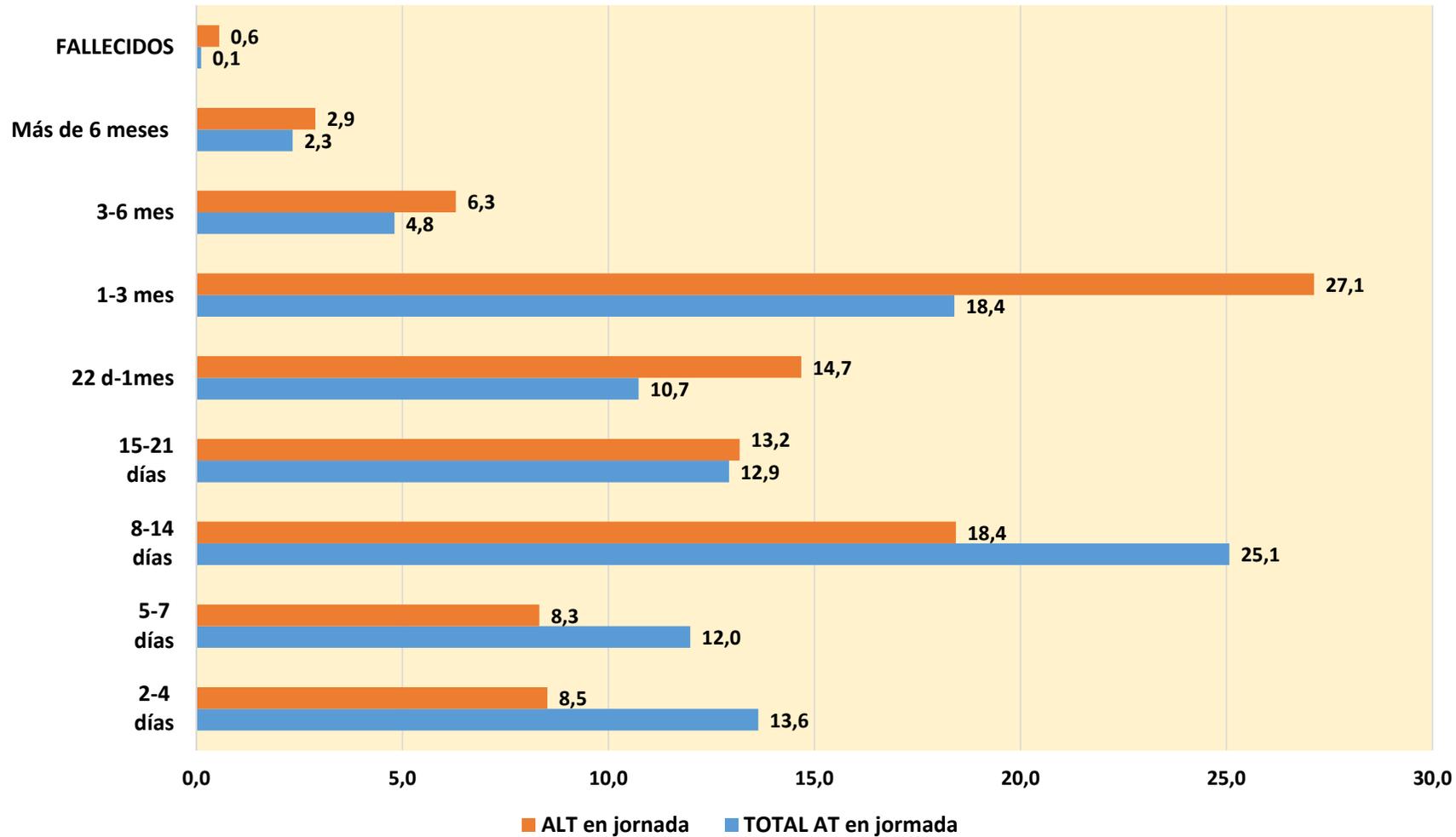
AÑO 2016

	TOTAL AT	 PESO DE LOS ALT
LEVES	560957	11,3%
GRAVES	4649	22,1%
MORTALES	629	33,1%
TOTALES	566235	11,4%

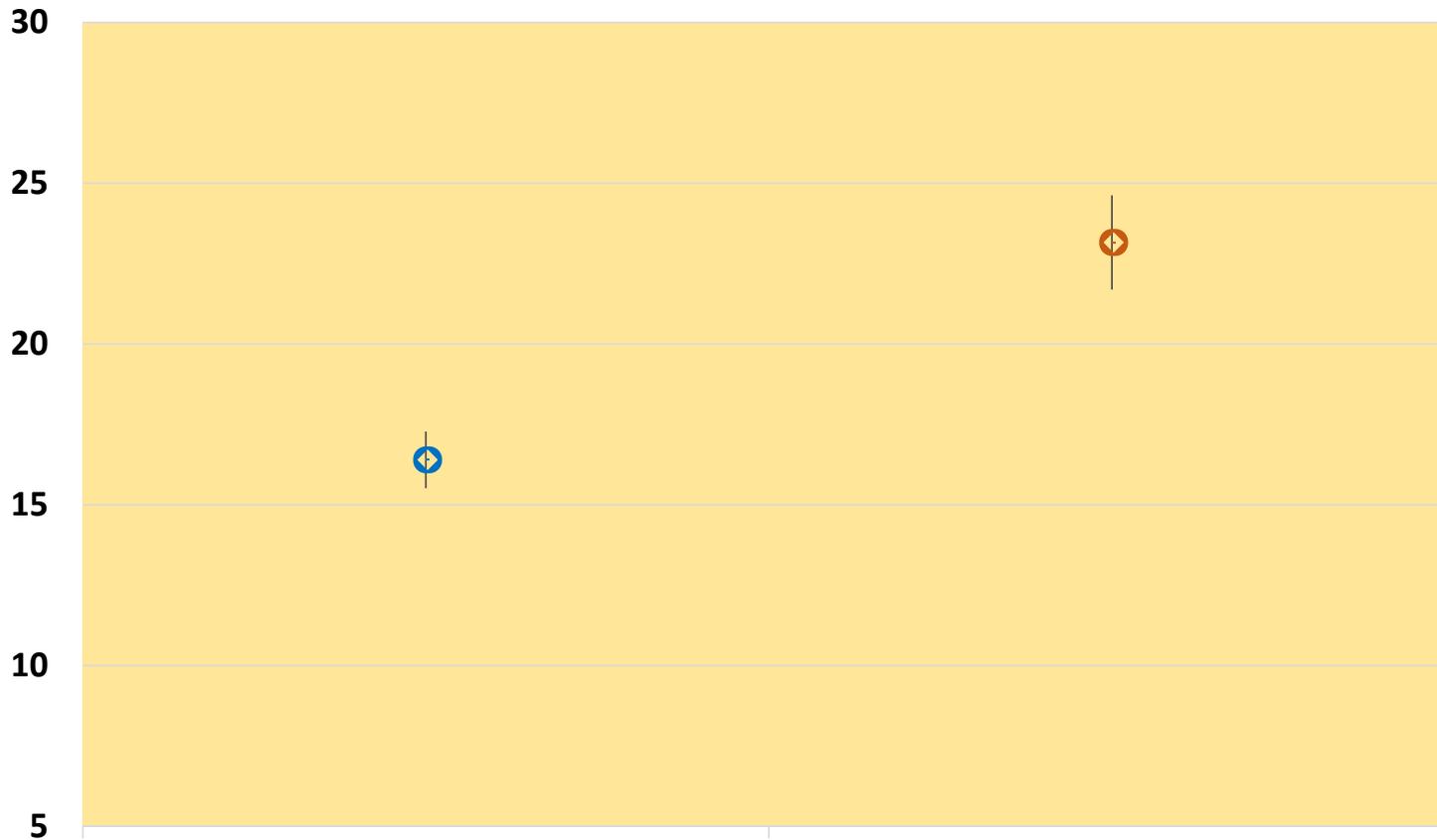
ALT EN JORNADA DE TRABAJO

Edad	ALT en jornada de trabajo	%	Índice de incidencia
De 16 a 19 años	374	2,2%	409,2
De 20 a 24 años	2124	12,5%	298,9
De 25 a 29 años	2231	13,1%	159,1
De 30 a 34 años	2359	13,9%	130,0
De 35 a 39 años	2784	16,4%	122,1
De 40 a 44 años	2512	14,8%	108,5
De 45 a 49 años	1874	11,0%	91,7
De 50 a 54 años	1380	8,1%	78,3
De 55 a 59 años	912	5,4%	69,2
De 60 a más años	426	2,5%	53,4
Total	16976	100,0%	116,8

DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE ACCIDENTES SEGÚN EL RANGO DE DÍAS DE BAJA. 2016



APVPP



APVPP MUERTES POR AT NO TRÁFICO

nº muertes	421
suma de APVPP	6904

APVPP MUERTES POR ALT

nº muertes	208
suma de APVPP	4817



Un asunto de todos

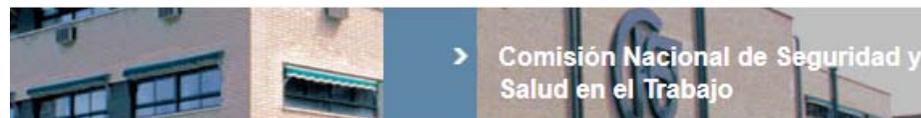
La Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (CNSST) es el órgano colegiado asesor de las Administraciones Públicas en la formulación de las políticas de prevención y el órgano de participación institucional en materia de Seguridad y Salud en el Trabajo (artículo 13 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales).

La CNSST, está integrada por representantes de la Administración General del Estado, de las Administraciones de las Comunidades Autónomas y de las ciudades de Ceuta y Melilla y por representantes de las organizaciones empresariales y sindicales más representativas, constituyendo así, los cuatro grupos de representación de la misma.

Para el desempeño de sus cometidos la CNSST funciona en Pleno, en Comisión Permanente y en Grupos de Trabajo conforme a la normativa que establece su Reglamento de Funcionamiento Interno.

Los acuerdos se adoptan por mayoría, disponiendo cada representante de las Administraciones Públicas (Administración General del Estado y Comunidades Autónomas) de un voto y de dos votos los de las Organizaciones Empresariales y Sindicales. De ello, se desprende que la CNSST, es un órgano cuatripartito por su composición, pero tripartito por su funcionamiento.

De esta manera, la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo aglutina en su seno a todos los agentes del Estado español responsables e implicados en la mejora de las condiciones de trabajo y de la calidad de vida laboral y se configura como un instrumento privilegiado de participación en la formulación y desarrollo de la política en materia de prevención.



Seguridad y Salud en el Trabajo / Grupos Trabajo / Grupos constituidos / Grupos en funcionamiento /

>> Seguridad Vial Laboral

El Pleno de la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, en su reunión plenaria del día 21 de junio de 2011, acordó la creación de un Grupo de Trabajo de carácter temporal para el estudio de los accidentes de tráfico laborales.

Los trabajos del Grupo se orientarán a los siguientes objetivos:

- Analizar los datos estadísticos de los accidentes de tráfico laborales;
- Analizar la problemática derivada de los accidentes de tráfico laborales en jornada de trabajo y proponer medidas a adoptar;

La propuesta de creación de este Grupo tiene su origen en una proposición no de Ley del Congreso de los Diputados.

Durante el año 2012 el grupo, en cumplimiento de su mandato, el grupo acordó recopilar información sobre accidentes de tráfico laborales disponibles en las distintas fuentes de la Administración, para su tratamiento y homogeneización.

En 2013 se elaboró un informe sobre el estado de situación en relación con la seguridad vial laboral, que se ha completado con información estadística, estudios y buenas prácticas, y que se utilizará de referencia para hacer propuestas de mejora.

En 2014 se celebraron cuatro reuniones. Como resultado de las mismas se elaboró un informe sobre seguridad vial laboral a partir de datos estadísticos e información facilitada por los miembros del grupo. Este informe refleja datos de accidentes laborales de tráfico en jornada de trabajo e "in itinere", así como de mortalidad en ambas situaciones, e incluye una relación de acciones llevadas a cabo por las Comunidades Autónomas. El grupo debatió sobre posibles líneas de actuación en materia de seguridad vial laboral a abordar en cumplimiento de su mandato.

En 2015 se celebraron cuatro reuniones. Como resultado de las mismas se han concluido prácticamente cuatro bloques de un documento sobre líneas de actuación en materia de seguridad vial laboral que el Grupo está elaborando. Dichos bloques temáticos son: criterios técnicos y sensibilización; vehículos; formación y recogida de datos, análisis y estudios. Asimismo, se informó sobre accidentes laborales de tráfico en 2014, y sobre iniciativas llevadas a cabo en algunas Comunidades Autónomas para reducir la siniestralidad vial laboral.

El Pleno de la CNSST celebrado el día 17 de junio de 2016, aprobó el documento "[Informe del GT Seguridad Vial Laboral de la CNSST \(pdf, 1,91 Mbytes\)](#)", presentado por el Grupo de Trabajo Seguridad Vial Laboral. En el documento se presentan los resultados del análisis de los datos de siniestralidad y mortalidad de los accidentes laborales de tráfico, la información obtenida sobre el consumo de alcohol y las drogas y la descripción de la antigüedad del parque móvil existente en España; así como un recopilatorio de las actuaciones relativas a la seguridad vial laboral que han desarrollado las administraciones públicas.



OBJETIVO 3: Promover, con la participación de los Interlocutores Sociales y las Comunidades Autónomas, la mejora de las condiciones de seguridad y salud en el trabajo, con especial atención a sectores, actividades, colectivos y empresas de mayor riesgo.

Prioridades para 2015-2016:

Líneas de Actuación	Medidas	Responsables	Planificación	Indicadores de proceso y/o resultado
LA 3A.1 Impulsar la mejora de las condiciones de trabajo en sectores y actividades con elevados índices de incidencia de AA TT y EE PP.	Análisis sistemático y con periodicidad anual de la siniestralidad, con el fin de detectar actividades prioritarias de intervención, en función de la siniestralidad, su gravedad y la población en riesgo, teniendo en cuenta la segregación por sexo.	INSHT/CC AA	JUL15-DIC16	Informes de siniestralidad laboral
	Diseño de un plan integral específico para, al menos, una actividad prioritaria, orientado a disminuir el impacto de la siniestralidad en la misma.	CNSST	JUL15-DIC16	Diseño del Plan Acciones realizadas Evolución Índices de incidencia
LA 3A.2 Diseñar e implementar actividades de investigación, prevención y sensibilización enfocadas a minimizar el impacto del accidente de tráfico sobre la siniestralidad laboral.	Análisis sistemático y con periodicidad anual de la siniestralidad vial laboral, en colaboración con la Dirección General de Tráfico, con el fin de detectar colectivos vulnerables.	INSHT/CC AA	JUL15-DIC16	Informes de siniestralidad laboral
	Diseño e implantación de un plan de actuación para minimizar el impacto del accidente de tráfico sobre la siniestralidad laboral.	CNSST	OCT15-DIC16	1º Diseño Plan 2º Implantación





RECUERDA...
SI PERMANECES EN
EL ÁNGULO MUERTO,
TE VUELVES INVISIBLE



gracias