



**FESVIAL**  
FUNDACIÓN  
PARA LA  
SEGURIDAD VIAL



**ORGANIZACIÓN IBEROAMERICANA  
DE SEGURIDAD SOCIAL**



# **Proyecto: Plan de Acción para la Promoción de la Seguridad Vial Laboral en América Latina**

## **Entregable 2: Análisis del marco normativo**

Proyecto contratado por





## INDICE

**1.- Introducción**

**2.- Sistemática de trabajo**

**3.- Definición de siniestro de trabajo e incorporación del concepto de siniestro de tránsito en las legislaciones sobre Seguridad y Salud en el Trabajo**

**4.- Integración de la prevención del riesgo de siniestro laboral de tránsito en los Sistemas de Gestión de Seguridad y Salud de los distintos países**

**5.- Campañas y programas de seguridad de tránsito laboral a cargo de las Administraciones Públicas Nacionales**

**6.- Análisis de la situación del siniestro laboral de tráfico en los países iberoamericanos**

**7.- Conclusiones**



## 1. Introducción

En ocasiones durante los desplazamientos por motivos laborales tanto en jornada laboral (transportistas, repartidores, conductores de medios de transporte...) y/o durante la ida y la vuelta al trabajo, se producen siniestros de tránsito. De ahí el esfuerzo de organismos internacionales, gobiernos y empresas para mejorar la seguridad vial laboral.

La Organización Internacional del Trabajo (OIT) hace hincapié en la importancia de que los países cuenten con marcos normativos, políticas nacionales de seguridad y salud en el trabajo y excelentes sistemas de notificación y registro de los siniestros de trabajo y las enfermedades profesionales para poder plantear las estrategias de prevención adecuadas.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) y los diferentes países adheridos también buscan combatir la siniestralidad vial laboral a través del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. En él hay un apartado específico en el que se insta a la promoción de iniciativas de gestión de la seguridad vial tales como la norma ISO 39001 relativa a la gestión de la seguridad vial y se promueve la vigilancia del “cumplimiento de las leyes de transporte, salud y seguridad laboral, y las normas y reglas para el funcionamiento seguro de los vehículos comerciales de carga y de transporte, los servicios de transporte de pasajeros por carretera y el resto del parque automotor público y privado, a fin de reducir los traumatismos ocasionados por los siniestros”.

En este marco, desde las Agencias Nacionales de Tránsito, el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) será el instrumento de cooperación internacional integrado por las máximas autoridades de seguridad vial de los países iberoamericanos miembros que tiene como objetivo reducir la siniestralidad vial en el territorio. Entre sus funciones destacan el impulso de las políticas nacionales de seguridad vial y la estandarización de la recolección, procesamiento y análisis de datos de tránsito con el fin de facilitar el diseño, implementación y evaluación de intervenciones que favorezcan la reducción de la siniestralidad vial.



En respuesta al problema, la Organización Panamericana de la Salud (OPS) trabaja para reducir las lesiones y muertes causadas en el tránsito en la Región. En septiembre del 2011, los Estados Miembros de la OPS adoptaron el Plan de Acción de Seguridad Vial 2011-2017 que tiene como objetivo guiar y asistir a los países para lograr los objetivos del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Uno de los objetivos de este Plan es estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en siniestros de tránsito en todo el mundo. ÉL se logrará mediante:

- la formulación y ejecución de estrategias y programas de seguridad vial sostenibles;
- la fijación de una meta ambiciosa, pero factible, de reducción del número de muertos a causa de los siniestros de tránsito antes de 2020 basándose en los marcos vigentes de metas regionales relativas a las víctimas;
- el reforzamiento de la infraestructura y capacidad de gestión para la ejecución técnica de actividades de seguridad vial a nivel nacional, regional y mundial;
- el mejoramiento de la calidad de la recopilación de datos a nivel nacional, regional y mundial;
- el seguimiento de los avances y del desempeño a través de una serie de indicadores predefinidos a nivel nacional, regional y mundial;
- el fomento de una mayor financiación destinada a la seguridad vial y de un mejor empleo de los recursos existentes, en particular velando por la existencia de un componente de seguridad vial en los proyectos de infraestructura viaria.

Las actividades durante el Decenio deberían tener lugar en el plano local, nacional y regional, pero se hará hincapié principalmente en las medidas a nivel local y nacional. Se alienta a los países a que, dentro del marco jurídico de los gobiernos locales y nacionales, ejecuten las actividades de conformidad con los cinco pilares siguientes.



Actividades nacionales				
<b>Pilar 1</b> <b>Gestión de la seguridad vial</b>	<b>Pilar 2</b> <b>Vías de tránsito y movilidad más seguras</b>	<b>Pilar 3</b> <b>Vehículos más seguros</b>	<b>Pilar 4</b> <b>Usuarios de vías de tránsito más seguros</b>	<b>Pilar 5</b> <b>Respuesta tras los accidentes</b>

Los países deberían considerar estas cinco áreas en el marco de su propia estrategia nacional de seguridad vial, su capacidad en esta materia y sus sistemas de recopilación de datos.

Aunque el Plan no se refiere a la seguridad vial laboral de una forma específica si recalca la importancia de la designación de organismos coordinadores que elaboren estrategias, planes y metas nacionales en la materia y de los programas integrales para mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito.

Por su parte y en el ámbito laboral, la **Estrategia Iberoamericana de Seguridad y Salud en el Trabajo 2015-2020**, de la Organización Iberoamericana de Seguridad Social (OISS), incluye entre sus objetivos la importancia de “promover el diseño planes, estrategias y acciones, dirigidas a combatir los siniestros en las vías de circulación (siniestros de tránsito) tanto producidos por el uso de vehículos y motocicletas, o que afecten a ciclistas o peatones”.

En este marco, el proyecto de “Plan de Promoción de la Seguridad Vial laboral en América Latina”, pretende impulsar la prevención de los riesgos viales laborales, con el objetivo general de reducir los siniestros de tránsito laborales y mejorar la movilidad de los ciudadanos.

Para ello era necesario realizar un diagnóstico sobre la seguridad vial en América Latina tanto a nivel epidemiológico, como a nivel normativo y legislativo, como a nivel de medidas y acciones que permitiera desarrollar un plan de intervención con el fin de motivar, concienciar y reducir las altas cifras de siniestralidad vial laboral que en la actualidad se están produciendo en numerosos países, tanto en los desplazamientos in itinere como en misión.



Para la consecución de este objetivo general, la Fundación para la Seguridad Vial (FESVIAL) observaron la necesidad, entre otras, de realizar un estudio de la legislación existente en cada país sobre prevención de siniestralidad vial y promoción de la salud laboral. El trabajo que se presenta a continuación es el resultado de dicha investigación, tanto de la recopilación de la información como de su análisis descriptivo, sobre el que se basará el diagnóstico de la siniestralidad vial laboral.



## 2. Sistemática de trabajo

Desde la Organización Iberoamericana de Seguridad Social (OISS) se obtuvo la relación de los Ministros de Trabajo de los 23 países iberoamericanos a los que se les solicitó los datos de contacto de la institución competente que pudiera facilitar la información precisa para la realización de dicho proyecto de investigación.

Una vez recibidos los datos de los distintos Ministerios, se procedió a la elaboración de una ficha de recogida de información que se envió a las personas designadas para que procedieran a su cumplimentación.

En esta ficha se intentó recopilar y realizar un inventario sobre la legislación vigente referente a los siniestros laborales de tránsito (SLT) y sobre los planes e intervenciones que están llevando a cabo cada gobierno de la Región (ver Anexo II) con el fin de poder establecer una comparativa y considerar las distintas normativas desde el concepto laboral, ya que tanto los siniestros “in itinere” como “en misión” tienen definiciones diferentes dependiendo de los países y de sus leyes.

Para dar seguimiento a las comunicaciones con los responsables en la materia de cada país, se confeccionó una “Ficha de seguimiento de las comunicaciones” (ver Anexo III), donde se constataban las fechas de remisión de las solicitudes y respuestas y los datos de las instituciones y personas de contacto indicadas.

Con el objeto de aumentar el nivel de respuesta obtenido, y con el interés de manejar información oficial en la elaboración de este informe, paralelamente la OISS realizó un trabajo de búsqueda de información en las diferentes páginas oficiales de cada país.

En base a lo anteriormente expuesto, cada apartado de este informe se ha estructurado de la siguiente manera:

a- **Información recogida**, bien proporcionada por las instituciones designadas por las autoridades competentes de cada país o bien procedente de la prospección realizada por la OISS

b- **Información comparada** de todos los países de Iberoamérica analizados



c- **Conclusiones** de los aspectos estudiados

A continuación, se presentan los resultados del trabajo realizado que se han agrupado en los siguientes bloques temáticos:

- Definición de siniestro de trabajo e incorporación del concepto de siniestro de tránsito en las legislaciones nacionales sobre Seguridad y Salud en el Trabajo.
- Integración de la prevención del riesgo de siniestro laboral de tránsito en los Sistemas de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo de los distintos países.
- Programas y planes de seguridad y de prevención del siniestro de tránsito laboral en la empresa.
- Campañas y programas de seguridad de tránsito laboral a cargo de las Administraciones Públicas Nacionales.
- Consideración del papel y competencias de la Inspección de Trabajo en el siniestro laboral de tránsito.



### 3. Definición de siniestro de trabajo e incorporación del concepto de siniestro de tránsito en las legislaciones sobre Seguridad y Salud en el Trabajo

A fin de clarificar y facilitar la información obtenida en relación con la definición de siniestro laboral de tránsito (ALT) en las legislaciones nacionales sobre Seguridad y Salud en el Trabajo se ha organizado la misma en tres apartados:

- 3.1. Información obtenida de cada uno de los países
- 3.2. Información comparada
- 3.3. Conclusiones

#### 3.1.- Información obtenida de cada uno de los países

A continuación, se detalla la información obtenida para cada uno de los países de la Región siguiendo la siguiente estructura:

##### **3.1.1. Legislación que recoge la definición de siniestro de trabajo**

Se señala la Disposición legal y la definición general de siniestro de trabajo.

##### **3.1.2. Consideración legal/laboral del siniestro “in itinere” como siniestro de trabajo**

En este caso se anota si el país en cuestión considera el siniestro “in itinere” como siniestro de trabajo (SI/NO), la referencia legal que así lo establece y la definición dada por ella.



### **3.1.3. Consideración legal/laboral del siniestro “en misión” como siniestro de trabajo**

En este apartado se indica si el siniestro “en misión” se considera o no siniestro de trabajo y si los trabajadores que realizan desplazamientos fuera de las instalaciones de la empresa deben recibir formación específica en seguridad vial. Si es así, se constata la normativa que lo impone.

### **3.1.4. Consideración legal/laboral de los siniestros de los conductores profesionales como siniestros de trabajo**

Por último, se aborda el tema de los conductores profesionales tanto de manera genérica como más concreta (conductores de sustancias peligrosas) haciendo especial hincapié en si es necesario u obligatorio una formación o capacitación específica para poder ejercer dicha labor.

Una particularidad es que mientras en los apartados anteriores los datos se basaban fundamentalmente en la información contenida en las páginas web de los Ministerios de Trabajo o similares, en esta ocasión se ha tenido que recurrir en numerosas ocasiones a los Ministerios de Transporte, a los Códigos de Transporte o de Tránsito, etc....

Para finalizar, en todos los apartados se indica la fuente de donde se ha obtenido la información:

\* Datos facilitados por la Institución designada de cada país

\*\* Datos obtenidos de la prospección de la OISS



### 3.1.1.- Legislación que recoge la definición de siniestro de trabajo

#### ARGENTINA\*\*

- **Disposición legal:** Ley N° 24.557 de Riesgos del Trabajo. 1996 (Art. 6)

- **Definición general:**

Se considera accidente de trabajo a todo acontecimiento súbito y violento ocurrido por el hecho o en ocasión del trabajo.

#### BOLIVIA\*\*

- **Disposición legal:**

- Código de Seguridad Social aprobado por Ley s/n de 14/12/1956 (Art. 27)

- Decreto Supremo 24.469 que aprueba el Reglamento a la Ley de Pensiones. 1997 (Art. 2)

- Ley General de Higiene y Seguridad Ocupacional y Bienestar aprobada por Decreto Ley 16.998 de 02/08/1979

- **Definición general:**

Accidente de Trabajo: Es el evento súbito o violento que provoca el fallecimiento o incapacidad del Afiliado o Asegurado al Sistema de Reparto, que se presenta en algunas de las siguientes circunstancias:

a) En el lugar de trabajo y durante las horas de trabajo.

b) En el lugar de trabajo, fuera de las horas de trabajo, si el Afiliado o Asegurado se encuentra realizando funciones encomendadas por su Empleador.

c) En un lugar diferente al lugar de trabajo, si el Afiliado o Asegurado se encuentra realizando actividades relacionadas con su actividad laboral encomendadas por su Empleador.



- d) Durante el horario de trabajo, independientemente del lugar donde se produzca el accidente, siempre que el Afiliado o Asegurado se encuentra realizando una diligencia relacionada con su actividad laboral.
- e) En el trayecto de o hacia su fuente de trabajo, siempre que el Empleador provea los servicios de transporte.

### CHILE\*\*

- **Disposición legal:** Ley 16.744 sobre Siniestros del Trabajo y Enfermedades Profesionales. 1968 (Art. 5)

- **Definición general:**

Se entiende por accidente del trabajo toda lesión que una persona sufra a causa o con ocasión del trabajo, y que le produzca incapacidad o muerte.

Son también siniestros del trabajo los ocurridos en el trayecto directo, de ida o regreso, entre la habitación y el lugar del trabajo, y aquéllos que ocurran en el trayecto directo entre dos lugares de trabajo, aunque correspondan a distintos empleadores. En este último caso, se considerará que el accidente dice relación con el trabajo al que se dirigía el trabajador al ocurrir el siniestro.

Se considerarán también siniestros del trabajo los sufridos por dirigentes de instituciones sindicales a causa o con ocasión del desempeño de sus cometidos gremiales.

Exceptúense los siniestros debidos a fuerza mayor extraña que no tenga relación alguna con el trabajo y los producidos intencionalmente por la víctima. La prueba de las excepciones corresponderá al organismo administrador.

### **NOTAS**

El artículo 14 de la Ley 19.303, publicada el 13.04.1994, incorporó como siniestros del trabajo los daños físicos o síquicos que sufran los trabajadores de las empresas,



entidades o establecimientos que sean objeto de robo, asalto u otra forma de violencia delictual, a causa o con ocasión del trabajo.

El artículo 33 de la Ley 19.518, publicada el 14.10.1997, con vigencia a contar del 1° del mes subsiguiente al de su publicación; así como el artículo 181 del Código del Trabajo, contenido en el DFL 1, publicado el 16.01.2003, incorporan como accidente del trabajo a aquel sufrido con ocasión de actividades de capacitación.

### COLOMBIA\*\*

- **Disposición legal:** Ley N° 1.562 por la cual se modifica el Sistema de Riesgos Laborales y se dictan otras disposiciones en materia de salud ocupacional. 2012 (Art. 3)

- **Definición general:**

Es accidente de trabajo todo suceso repentino que sobrevenga por causa o con ocasión del trabajo, y que produzca en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional o psiquiátrica, una invalidez o la muerte.

Es también accidente de trabajo aquel que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador, o contratante durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún fuera del lugar y horas de trabajo.

Igualmente se considera accidente de trabajo el que se produzca durante el traslado de los trabajadores y contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo o viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador.

### COSTA RICA\*

- **Disposición legal:** Ley N° 2. Código del Trabajo y sus reformas (Art. 196)

- **Definición general:**

Se denomina accidente de trabajo a todo accidente que le suceda al trabajador como causa de la labor que ejecuta o como consecuencia de ésta, durante el tiempo que



permanece bajo la dirección y dependencia del patrono o sus representantes, y que puede producirle la muerte o pérdida o reducción, temporal o permanente, de la capacidad para el trabajo.

También se calificará de accidente de trabajo, el que ocurra al trabajador en las siguientes circunstancias:

- a) En el trayecto usual de su domicilio al trabajo y viceversa, cuando el recorrido que efectúa no haya sido interrumpido o variado, por motivo de su interés personal, siempre que el patrono proporcione directamente o pague el transporte, igualmente cuando en el acceso al centro de trabajo deban afrontarse peligros de naturaleza especial, que se consideren inherentes al trabajo mismo. En todos los demás casos de accidente en el trayecto, cuando el recorrido que efectúe el trabajador no haya sido variado por interés personal de éste, las prestaciones que se cubran serán aquellas estipuladas en este Código y que no hayan sido otorgadas por otros regímenes de seguridad social, parcial o totalmente.
- b) En el cumplimiento de órdenes del patrono, o en la prestación de un servicio bajo su autoridad, aunque el accidente ocurra fuera del lugar de trabajo y después de finalizar la jornada.
- c) En el curso de una interrupción del trabajo, antes de empezarlo o después de terminarlo, si el trabajador se encontrare en el lugar de trabajo o en el local de la empresa, establecimiento o explotación, con el consentimiento expreso o tácito del patrono o de sus representantes.
- ch) En cualquiera de los eventos que define el inciso e) del artículo 71 del presente Código. (Así modificado por el artículo 1, de la Ley No. 6727 del 9 de marzo de 1982).

CUBA\*\*

- **Disposición legal:** Ley N° 116. Código del Trabajo. 2013 (Art. 129)



**- Definición general:**

El accidente de trabajo es un hecho repentino relacionado causalmente con este, que produce al trabajador una lesión corporal que afecta su capacidad para laboral por una o varias jornadas de trabajo, o la muerte.

ECUADOR\*\*

**- Disposición legal:** Código del Trabajo. (Art. 348)

**- Definición general:**

Accidente de trabajo es todo suceso imprevisto y repentino que ocasiona al trabajador una lesión corporal o perturbación funcional, con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecuta por cuenta ajena.

EL SALVADOR \*

**- Disposición legal:** Código de Trabajo (Art. 317)

**- Definición general:**

Accidente de trabajo es toda lesión orgánica, perturbación funcional o muerte, que el trabajador sufra a causa, con ocasión, o por motivo del trabajo. Dicha lesión, perturbación o muerte ha de ser producida por la acción repentina y violenta de una causa exterior o del esfuerzo realizado.

Se consideran siniestros de trabajo los que sobrevengan al trabajador:

- 1) En la prestación de un servicio por orden del patrono o sus representantes, fuera del lugar y horas de trabajo;
- 2) En el curso de una interrupción justificada o descanso del trabajo, así como antes y después del mismo, siempre y cuando la víctima se hallare en el lugar de trabajo o en los locales de la empresa o establecimiento;



- 3) A consecuencia de un delito, cuasi delito, o falta, imputables al patrono, a un compañero de trabajo, o a un tercero, cometido durante la ejecución de las labores. En tales casos el patrono deberá asumir todas las obligaciones que le impone el presente Título; pero le quedará su derecho a salvo para reclamar del compañero o tercero, responsables, conforme al derecho común, el reembolso de las cantidades que hubiere gastado en concepto de prestaciones o indemnizaciones; y
- 4) Al trasladarse de su residencia al lugar en que desempeñe su trabajo, o viceversa, en el trayecto, durante el tiempo y por el medio de transporte, razonables.

#### GUATEMALA\*\*

##### SIN ESPECIFICAR

El Reglamento de Protección Relativa a Siniestros (Acuerdo N° 1.002) en su artículo 1 establece que en caso de accidente el Instituto Guatemalteco de Seguridad Social, otorga protección a sus afiliados y a los familiares de éstos, de conformidad con las disposiciones del presente Reglamento. Para el efecto se entiende: Por accidente, toda lesión orgánica o trastorno funcional que sufra una persona, producida por la acción repentina y violenta de una causa externa, o sea no con ocasión del trabajo.

#### HONDURAS\*\*

##### - Disposición legal:

- Código del Trabajo y sus reformas. Decreto N° 189 (Art. 403 y 413)
- Ley Marco del Sistema de Protección Social. 2015 (Art. 2)

##### - Definición general:



Todo suceso imprevisto y repentino que sobrevenga por causa o con ocasión del trabajo y que produzca al trabajador(a) la muerte o una lesión orgánica o perturbación funcional, permanente o transitoria, inmediata o posterior. También se consideran de igual manera como siniestros de trabajo, del que se producen durante la ejecución de órdenes del empleador(a) o ejecución de una labor bajo su autoridad los ocurridos en el trayecto habitual entre el domicilio del trabajador(a) y su lugar de trabajo o viceversa; siempre y cuando el damnificado no hubiere interrumpido o alterado dicho trayecto por causas ajenas al trabajo.

### MÉXICO \*

#### **- Disposición legal:**

- Ley Federal del Trabajo (Art. 474)
- Ley del Seguro Social

#### **- Definición general:**

Accidente de trabajo es toda lesión orgánica o perturbación funcional, inmediata o posterior, o la muerte, producida repentinamente en ejercicio, o con motivo del trabajo, cualesquiera que sean el lugar y el tiempo en que se preste.

Quedan incluidos en la definición anterior los siniestros que se produzcan al trasladarse el trabajador directamente de su domicilio al lugar del trabajo y de éste a aquél.

### NICARAGUA\*\*

#### **- Disposición legal:**

- Reglamento a la Ley N° 618 de Higiene y Seguridad (Art.10)
- Ley N° 185. Código del Trabajo (Art. 110)
- Ley de Seguridad Social. Decreto N° 974 de 11 de febrero de 1982 (Art. 63)

#### **- Definición general:**



Accidente de trabajo es el suceso eventual o acción que involuntariamente, con ocasión o a consecuencia del trabajo, resulte la muerte del trabajador o le produce una lesión orgánica o perturbación funcional de carácter permanente o transitorio.

También se tiene como accidente de trabajo

- a) El ocurrido al trabajador en el trayecto normal entre su domicilio y su lugar de trabajo;
- b) El que ocurre al trabajador al ejecutar órdenes o prestar servicio bajo la autoridad del empleador, dentro o fuera del lugar y hora de trabajo; y
- c) El que suceda durante el período de interrupción del trabajo o antes y después del mismo, si el trabajador se encuentra en el lugar de trabajo o en locales de la empresa por razón de sus obligaciones.

## PANAMÁ\*\*

### - Disposición legal:

- Código de Trabajo. Decreto de Gabinete N° 252 de 30 de diciembre de 1971, recoge las modificaciones de 1995 (Art. 292 y 293)
- Decreto de Gabinete N° 68 de 31 de marzo de 1970 (Art. 2 y 3)

### - Definición general:

Para los efectos de este Código, accidente de trabajo es toda lesión corporal o perturbación funcional que el trabajador sufra, sea en la ejecución, con ocasión o por consecuencia del trabajo, y que sea producida por la acción repentina o violenta de una causa exterior, o del esfuerzo realizado.

Para los efectos del presente Título se considerará como trabajadores a los empleados públicos.

También se considerará accidente de trabajo el que sobrevenga al trabajador:



1. En la ejecución de órdenes del empleado o en la prestación de un servicio bajo la autoridad de éste, aun fuera del lugar y horas de trabajo.
2. En el curso de interrupciones del trabajo; así como antes y después del mismo, si el trabajador se hallare, por razón de sus obligaciones laborales en el lugar de trabajo o en locales de la empresa, establecimientos o explotación.
3. Por acción de tercera persona o por acción intencional de empleador o de un compañero durante la ejecución del trabajo. En estos casos se estará a lo que disponen los artículos 301 y 302 respecto a la responsabilidad y al resarcimiento del daño según el Capítulo II del Título II o según el derecho común.
4. El que ocurra al trabajador al trasladarse de su domicilio al lugar en que desempeñe su trabajo o viceversa.

#### PARAGUAY\*\*

SIN ESPECIFICAR

#### PERÚ\*\*

##### **- Disposición legal:**

- Decreto Supremo N° 005-2012-TR por el que se aprueba el Reglamento de la Ley N° 29.783 (Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo) (Glosario de términos)
- Decreto Supremo N° 008-2010-SA por el que se aprueba el Reglamento de la Ley Marco de Aseguramiento Universal en Salud (Art. 3)
- Decreto Supremo N° 003-98-SA por el que se aprueban las Normas Técnicas del Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo (Art. 2)
- Decreto Supremo N° 009-97-SA, Reglamento de la Ley de Modernización de la Seguridad Social en Salud (Art. 2)



**- Definición general:**

De acuerdo con el inciso k) del Artículo 2 del Decreto Supremo N° 009-97-SA, se considera accidente de trabajo, toda lesión orgánica o perturbación funcional causada en el centro de trabajo o con ocasión del trabajo, por acción imprevista, fortuita u ocasional de una fuerza externa, repentina y violenta que obra súbitamente sobre la persona del trabajador o debida al esfuerzo del mismo.

Se considera igualmente accidente de trabajo:

- a) El que sobrevenga al trabajador ASEGURADO durante la ejecución de órdenes de la Entidad Empleadora o bajo su autoridad, aun cuando se produzca fuera del centro y de las horas de trabajo.
- b) El que se produce antes, durante después de la jornada laboral o en las interrupciones del trabajo; si el trabajador ASEGURADO se hallara por razón de sus obligaciones laborales, en cualquier centro de trabajo de la Entidad Empleadora, aunque no se trate de un centro de trabajo de riesgo ni se encuentre realizando las actividades propias del riesgo contratado.
- c) El que sobrevenga por acción de la Entidad Empleadora o sus representantes o de tercera persona, durante la ejecución del trabajo.

**REPÚBLICA DOMINICANA\*\***

**- Disposición legal:**

- Reglamento de Seguridad y Salud en el Trabajo aprobado por Decreto N° 522-06, del 17 de octubre de 2006 (Art. 2)
- Reglamento sobre el Seguro de Riesgo Laboral como norma complementaria a la Ley 87-01 que crea el Sistema Dominicano de Seguridad Social (Anexos)
- Normativa sobre Siniestros en Trayecto –CNSS aprobado por el Consejo Nacional de Seguridad Social mediante Resolución N° 168-02



**- Definición general:**

Es un acontecimiento no deseado, que causa daños a las personas, daños a la propiedad e interrupciones en el proceso (Reglamento de Seguridad y Salud en el Trabajo).

Es toda lesión corporal y todo estado mórbido que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que presta por cuenta ajena. (Normativa sobre Siniestros en Trayecto).

URUGUAY\*\*

**- Disposición legal\*:**

\* Como en Uruguay no se ha encontrado ninguna disposición legal que defina el accidente de trabajo, la Ley 16.074 solo especifica lo que no se considera accidente de trabajo, se ha recogido la definición que da del mismo el sitio web oficial del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social de Uruguay.

**- Definición general:**

- Los que ocurran en ocasión o por consecuencia de las tareas que, aun siendo distintas a las de su categoría profesional, el trabajador realiza en cumplimiento de las órdenes del empleador o espontáneamente en interés del buen funcionamiento de la empresa.

- Los que tengan lugar en actos de salvamento y en otros de naturaleza análoga, cuando estos tengan conexión con el trabajo.

- Las enfermedades que contraiga el trabajador a raíz de la realización de su trabajo, siempre que se pruebe que la enfermedad tuvo por causa exclusiva su ejecución.



## VENEZUELA\*\*

### - Disposición legal:

- Ley Orgánica del Trabajo, los Trabajadores y las Trabajadoras. 2012 (Art. 285)
- Ley Orgánica de Prevención, Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo (Art. 69)

### - Definición general:

Se entiende por accidente de trabajo, todo suceso que produzca en el trabajador o la trabajadora una lesión funcional o corporal, permanente o temporal, inmediata o posterior, o la muerte, resultante de una acción que pueda ser determinada o sobrevenida en el curso del trabajo, por el hecho o con ocasión del trabajo. Serán igualmente siniestros de trabajo:

1. La lesión interna determinada por un esfuerzo violento o producto de la exposición a agentes físicos, mecánicos, químicos, biológicos, psicosociales, condiciones meteorológicas sobrevenidos en las mismas circunstancias.
2. Los siniestros acaecidos en actos de salvamento y en otros de naturaleza análoga, cuando tengan relación con el trabajo.
3. Los siniestros que sufra el trabajador o la trabajadora en el trayecto hacia y desde su centro de trabajo, siempre que ocurra durante el recorrido habitual, salvo que haya sido necesario realizar otro recorrido por motivos que no le sean imputables al trabajador o la trabajadora, y exista concordancia cronológica y topográfica en el recorrido.
4. Los siniestros que sufra el trabajador o la trabajadora con ocasión del desempeño de cargos electivos en organizaciones sindicales, así como los ocurridos al ir o volver del lugar donde se ejerciten funciones propias de dichos cargos, siempre que concurren los requisitos de concordancia cronológica y topográfica exigidos en el numeral anterior.



### 3.1.2.- Consideración legal/laboral del accidente “in itinere” como siniestro de trabajo

Un tipo de siniestro de tránsito es el que puede sufrir el trabajador en el desplazamiento domicilio-empresa-domicilio (siniestro “in itinere”). Este tipo de siniestro continúa ofreciendo un amplio debate judicial en cuanto a su delimitación ya que sus acepciones no están tan claras.

Casi todas las legislaciones coinciden en que deben ocurrir en tiempo inmediato o razonablemente próximo a la hora de entrada o salida del trabajo siempre que dicho siniestro tenga lugar en el trayecto usual desde el domicilio habitual, sin desvíos para realizar otras actividades o incluso una segunda residencia o a pesar de que en el desplazamiento se haya producido interrupciones.

Pero habría que homogeneizar criterios y clarificar las diferentes situaciones que se pueden dar como, por ejemplo:

- Los desplazamientos realizados desde una vivienda no habitual, como el domicilio de los suegros, la novia o los abuelos.
- Los que suceden cuando el trabajador se ausenta del centro de trabajo antes de terminar la jornada y sin permiso o los que se producen cuando en el trayecto el trabajador realiza gestiones personales, incluso con conocimiento del empresario.
- o si el trabajador se ha desviado de su ruta para dirigirse al colegio de sus hijos o al centro de trabajo del compañero sentimental.

A continuación, se detalla en qué países de la Región se considera este siniestro de tránsito como siniestro de trabajo.

#### ARGENTINA\*\*



- El siniestro “in itinere”, ¿se considera siniestro de trabajo?: Si

- **Referencia legal:** Ley N° 24.557 de Riesgos del Trabajo. 1996 (Art. 6)

- **Definición:**

Se considera accidente de trabajo el ocurrido en el trayecto entre el domicilio del trabajador y el lugar de trabajo, siempre y cuando el damnificado no hubiere interrumpido o alterado dicho trayecto por causas ajenas al trabajo.

### BOLIVIA\*\*

- El siniestro “in itinere”, ¿se considera siniestro de trabajo?: Si

- **Referencia legal:** Decreto Supremo 24.469, que aprueba el Reglamento a Ley de Pensiones. 1997 (Art. 2)

- **Definición:**

Accidente de Trabajo es el evento súbito o violento que provoca el fallecimiento o incapacidad del Afiliado o Asegurado al Sistema de Reparto, que se presenta en algunas de las siguientes circunstancias:

e) En el trayecto de o hacia su fuente de trabajo, siempre que el Empleador provea los servicios de transporte.

### CHILE\*\*

- El siniestro “in itinere”, ¿se considera siniestro de trabajo?: Si

- **Referencia legal:** Ley 16.744 sobre Siniestros del Trabajo y Enfermedades Profesionales. 1968 (Art. 5)

- **Definición:**



Son también siniestros del trabajo los ocurridos en el trayecto directo, de ida o regreso, entre la habitación y el lugar del trabajo

#### COLOMBIA\*\*

- **El siniestro “in itinere”, ¿se considera siniestro de trabajo?:** Si

- **Referencia legal:** Ley N° 1.562 por la cual se modifica es Sistema de Riesgos Laborales y se dictan otras disposiciones en materia de salud ocupacional. 2012 (Art. 3)

- **Definición:**

Igualmente se considera accidente de trabajo el que se produzca durante el traslado de los trabajadores y contratistas desde su residencia a los lugares de trabajo o viceversa, cuando el transporte lo suministre el empleador.

#### COSTA RICA\*

- **El siniestro “in itinere”, ¿se considera siniestro de trabajo?:** Si

- **Referencia legal:**

- Ley N° 2. Código del Trabajo. 1943 (Art. 196)

- Reglamento General de los Riesgos del Trabajo. Decreto Ejecutivo N° 13.466 (art. 3 ,4 y 5)

- **Definición:**

Código del Trabajo

También se calificará de accidente de trabajo, el que ocurra al trabajador en las siguientes circunstancias:

a) En el trayecto usual de su domicilio al trabajo y viceversa, cuando el recorrido que efectúa no haya sido interrumpido o variado, por motivo de su interés personal, siempre que el patrono proporcione directamente o pague el



transporte, igualmente cuando en el acceso al centro de trabajo deban afrontarse peligros de naturaleza especial, que se consideren inherentes al trabajo mismo. En todos los demás casos de accidente en el trayecto, cuando el recorrido que efectúe el trabajador no haya sido variado por interés personal de éste, las prestaciones que se cubran serán aquellas estipuladas en este Código y que no hayan sido otorgadas por otros regímenes de seguridad social, parcial o totalmente.

### Reglamento General de los Riesgos del Trabajo

Cuando se trate de accidente en el trayecto usual, en los términos del artículo 196 del Código de Trabajo, se entenderá como tal el camino que sigue el trabajador desde su domicilio al lugar donde presta sus servicios y viceversa, cuando el trabajador lo efectúa habitualmente, es decir, cuando siga el camino que emplea comúnmente para ir al trabajo y regresar de éste, empleando un medio de transporte normal a dichos fines y adecuado al trayecto.

Artículo 4º -Se tendrá por interrumpido o variado el recorrido normal o habitual a que se refiere el artículo anterior, cuando las circunstancias agregadas rompen el nexo causa por algún acto personal de trabajador, tanto por un acto temerario o imprudente, como por cualquier actividad que interrumpa el mero ir y venir del domicilio al trabajo, que signifique un aumento del riesgo creado.

Artículo 5º - Las interrupciones o variaciones del recorrido que no se enmarcan en las previsiones de los artículos precedentes, podrán ser calificados como eventos amparados, cuando el trabajador empleó para realizar el trayecto un tiempo superior al normal, en actos de la vida usual, en conducta normal.

CUBA\*\*

SIN ESPECIFICAR



### ECUADOR\*\*

- **El siniestro “in itinere”, ¿se considera siniestro de trabajo?:** Si
- **Referencia legal:** Ley de Seguridad Social. 2001 (Art. 156)
- **Definición:**

El Seguro General de Riesgos del Trabajo cubre toda lesión corporal y todo estado mórbido originado con ocasión o por consecuencia del trabajo que realiza el afiliado, incluidos los que se originen durante los desplazamientos entre su domicilio y lugar de trabajo.

### EL SALVADOR \*

- **El siniestro “in itinere”, ¿se considera siniestro de trabajo?:** Si
- **Referencia legal:** Código de Trabajo (Art. 317 ordinal 4º)
- **Definición:**

Se consideran siniestros de trabajo los que sobrevengan al trabajador:

- 4) Al trasladarse de su residencia al lugar en que desempeñe su trabajo, o viceversa, en el trayecto, durante el tiempo y por el medio de transporte, razonables.

### GUATEMALA\*\*

SIN ESPECIFICAR

### HONDURAS\*\*

- **El siniestro “in itinere”, ¿se considera siniestro de trabajo?:** Si
- **Referencia legal:** Ley Marco del Sistema de Protección Social. 2015 (Art. 2)



**- Definición:**

También se consideran de igual manera como siniestros de trabajo, los ocurridos en el trayecto habitual entre el domicilio del trabajador(a) y su lugar de trabajo o viceversa; siempre y cuando el damnificado no hubiere interrumpido o alterado dicho trayecto por causas ajenas al trabajo.

MÉXICO \*

**- El siniestro “in itinere”, ¿se considera siniestro de trabajo?: Si**

**- Referencia legal:**

- Ley Federal del Trabajo (Art. 474)
- Ley del Seguro Social (Art. 42)

**- Definición:**

Ley Federal del Trabajo

Accidente de trabajo es toda lesión orgánica o perturbación funcional, inmediata o posterior, o la muerte, producida repentinamente en ejercicio, o con motivo del trabajo, cualesquiera que sean el lugar y el tiempo en que se preste.

Quedan incluidos en la definición anterior los siniestros que se produzcan al trasladarse el trabajador directamente de su domicilio al lugar del trabajo y de éste a aquél.

Ley del Seguro Social

También se considerará accidente de trabajo el que se produzca al trasladarse el trabajador, directamente de su domicilio al lugar del trabajo, o de éste a aquél.

NICARAGUA\*\*

**- El siniestro “in itinere”, ¿se considera siniestro de trabajo?: Si**



**- Referencia legal:**

- Ley N° 185. Código del Trabajo (Art. 110)
- Ley de Seguridad Social. Decreto N° 974 de 11 de febrero de 1982 (Art. 63)

**- Definición:**

Código del Trabajo

También se tiene como accidente de trabajo

- a) El ocurrido al trabajador en el trayecto normal entre su domicilio y su lugar de trabajo;

Ley de Seguridad Social

Para los efectos de ésta Ley, también se reputan accidente del trabajo los ocurridos en el trayecto habitual entre el domicilio del trabajador y su lugar de trabajo o viceversa.

PANAMÁ\*\*

**- El siniestro “in itinere”, ¿se considera siniestro de trabajo?: Si**

**- Referencia legal:**

- Código de Trabajo. Decreto de Gabinete N° 252 de 30 de diciembre de 1971, recoge las modificaciones de 1995 (Art. 293)
- Decreto de Gabinete N° 68 de 31 de marzo de 1970 (Art. 3)

**- Definición:**

Código de Trabajo

También se considerará accidente de trabajo el que sobrevenga al trabajador:



4. El que ocurra al trabajador al trasladarse de su domicilio al lugar en que desempeñe su trabajo o viceversa.

Decreto de Gabinete N° 68

Artículo 3. También se considerará accidente de trabajo el que sobrevenga al trabajador:

- d. El que ocurra al trabajador al trasladarse de su domicilio al lugar en que desempeñe su trabajo o viceversa.

PARAGUAY\*\*

SIN ESPECIFICAR

PERÚ\*\*

- El siniestro “in itinere”, ¿se considera siniestro de trabajo?: NO

- **Referencia legal:** Decreto Supremo N° 003-98-SA. Normas Técnicas del Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo (Art. 2.3)

- **Definición:**

No constituye accidente de trabajo:

- a) El que se produce en el trayecto de ida y retorno a centro de trabajo, aunque el transporte sea realizado por cuenta de la Entidad Empleadora en vehículos propios contratados para el efecto;

REPÚBLICA DOMINICANA\*\*

- El siniestro “in itinere”, ¿se considera siniestro de trabajo?: Si

- **Referencia legal:**



- Reglamento sobre el Seguro de Riesgo Laboral como norma complementaria a la Ley 87-01 que crea el Sistema Dominicano de Seguridad Social (Anexos)
- Normativa sobre Siniestros en Trayecto –CNSS aprobado por el Consejo Nacional de Seguridad Social mediante Resolución N° 168-02 (Art. 6)

**- Definición:**

Reglamento sobre el Seguro de Riesgo Laboral

- a) Accidente: es un acontecimiento no deseado que causa daños a las personas, daños a la propiedad e interrupciones en el proceso.
- b) Accidente en trayecto: dentro de la ruta y de la jornada normal de trabajo.

Resolución N° 168-02

Accidente en Trayecto: Es el accidente ocurrido en horas laborables al trabajador(a) durante el desplazamiento entre el centro de trabajo y el domicilio o viceversa, sin interrupciones o desviaciones voluntarias o evitables, dentro de la ruta y horario habitual. Este accidente también se denomina Accidente “In itinere”. En la investigación se comprobarán siempre los argumentos presentados por el lesionado y serán válidos hasta demostrarse técnicamente lo contrario.

A los fines de calificar un accidente en trayecto como un accidente de trabajo deben reunirse las siguientes condiciones:

- a. Que el accidente ocurra en la ruta y horario habitual hacia o desde el centro de trabajo, o viceversa, sin importar el medio de transporte.
- b. Que no haya interrupciones y/o desviaciones voluntarias o evitables que rompan el nexo causal, considerando como in itinere los siguientes:
  - i. Domicilio-Trabajo-Domicilio
  - ii. Trabajo-Comedor-Trabajo.
  - iii. Domicilio-Guardería o Colegio-Trabajo o viceversa.
  - iv. Trabajo-Trabajo.



### URUGUAY\*\*

- **El siniestro “in itinere”, ¿se considera siniestro de trabajo?:** No con matices

- **Referencia legal:** Ley 16.074 de Regulación de los seguros sobre siniestros de trabajo y enfermedades profesionales. 1989 (Art. 14)

- **Definición:**

No será considerado accidente del trabajo el que sufra un obrero o empleado en el trayecto al o del lugar de desempeño de sus tareas, salvo que medie alguna de las siguientes circunstancias:

- a) Que estuviere cumpliendo una tarea específica ordenada por el patrono;
- b) Que éste hubiere tomado a su cargo el transporte del trabajador;
- c) Que el acceso al establecimiento ofrezca riesgos especiales

### VENEZUELA\*\*

- **El siniestro “in itinere”, ¿se considera siniestro de trabajo?:** Si

- **Referencia legal:** Ley Orgánica de Prevención, Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo (Art. 69)

- **Definición:**

Serán igualmente siniestros de trabajo:

3. Los siniestros que sufra el trabajador o la trabajadora en el trayecto hacia y desde su centro de trabajo, siempre que ocurra durante el recorrido habitual, salvo que haya sido necesario realizar otro recorrido por motivos que no le sean imputables al trabajador o la trabajadora, y exista concordancia cronológica y topográfica en el recorrido.



### 3.1.3.- Consideración legal/laboral del siniestro “en misión” como siniestro de trabajo

El siniestro de tránsito en jornada laboral es el que se produce durante la jornada laboral por motivos de trabajo y utilizando vehículos de empresa o puestos a disposición de la empresa. En este grupo estarían incluidos los siniestros “en misión” que son aquellos que sufren los trabajadores que utilizan el vehículo de manera no continuada pero que deben realizar desplazamientos fuera de las instalaciones de la empresa para cumplir con su misión.

A continuación, se expone qué países consideran este tipo de siniestro como siniestro de trabajo y si es necesario que estos trabajadores reciban una formación específica en seguridad vial.

Existen diferencias de criterios en las legislaciones de los países sobre las tipificaciones de viajes “in itinere” o en misión. A falta de datos sobre la obligación de los empresarios de impartir formación específica en seguridad vial a los trabajadores que se desplazan fuera del centro de trabajo con vehículo propio o de la empresa con motivo del trabajo, se ha recogido la obligación de impartir formación centrada específicamente en cada puesto de trabajo, entendiendo que en este caso si consideran necesaria una formación específica en seguridad vial.

#### ARGENTINA\*\*

SIN ESPECIFICAR

#### BOLIVIA\*\*

**- El siniestro “en misión”, ¿se considera siniestro de trabajo?: Si**

Accidente de Trabajo: Es el evento súbito o violento que provoca el fallecimiento o incapacidad del Afiliado o Asegurado al Sistema de Reparto, que se presenta en algunas de las siguientes circunstancias:



c) En un lugar diferente al lugar de trabajo, si el Afiliado o Asegurado se encuentra realizando actividades relacionadas con su actividad laboral encomendadas por su Empleador.

d) Durante el horario de trabajo, independientemente del lugar donde se produzca el accidente, siempre que el Afiliado o Asegurado se encuentra realizando una diligencia relacionada con su actividad laboral.

- **Necesitan formación específica:** Sin especificar

- **Disposición legal:** Sin especificar

#### CHILE\*\*

- **El siniestro “en misión”, ¿se considera siniestro de trabajo?:** Si

Son también siniestros del trabajo aquéllos que ocurran en el trayecto directo entre dos lugares de trabajo, aunque correspondan a distintos empleadores.

- **Necesitan formación específica:** Sin especificar

- **Disposición legal:** Sin especificar

#### COLOMBIA\*\*

- **El siniestro “en misión”, ¿se considera siniestro de trabajo?:** Si

Es también accidente de trabajo aquel que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador, o contratante durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, aún fuera del lugar y horas de trabajo.

- **Necesitan formación específica:** Si

- **Disposición legal:** Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo

Artículo 2.2.4.6.11. *Capacitación en Seguridad y Salud en el Trabajo – SST.* El empleador o contratante debe definir los requisitos de conocimiento y práctica en



seguridad y salud en el trabajo necesarios para sus trabajadores, también debe adoptar y mantener disposiciones para que estos los cumplan en todos los aspectos de la ejecución de sus deberes u obligaciones, con el fin de prevenir siniestros de trabajo y enfermedades laborales. Para ello, debe desarrollar un programa de capacitación que proporcione conocimiento para identificar los peligros y controlar los riesgos relacionados con el trabajo, hacerlo extensivo a todos los niveles de la organización incluyendo a trabajadores dependientes, contratistas, trabajadores cooperados y los trabajadores en misión, estar documentado, ser impartido por personal idóneo conforme a la normatividad vigente. (Ver Decreto 1443 de 2014).

#### COSTA RICA\*

- **El siniestro “en misión”, ¿se considera siniestro de trabajo?:** Si

También se calificará de accidente de trabajo, el que ocurra al trabajador en las siguientes circunstancias:

- En todos los demás casos de accidente en el trayecto, cuando el recorrido que efectúe el trabajador no haya sido variado por interés personal de éste, las prestaciones que se cubran serán aquellas estipuladas en este Código y que no hayan sido otorgadas por otros regímenes de seguridad social, parcial o totalmente.

- En el cumplimiento de órdenes del patrono, o en la prestación de un servicio bajo su autoridad, aunque el accidente ocurra fuera del lugar de trabajo y después de finalizar la jornada.

- **Necesitan formación específica:** Si

- **Disposición legal:** Ley N° 2. Código del Trabajo

#### CUBA\*\*

SIN ESPECIFICAR



### ECUADOR\*\*

SIN ESPECIFICAR

### EL SALVADOR \*

- **El siniestro “en misión”, ¿se considera siniestro de trabajo?:** Si

Se consideran siniestros de trabajo los que sobrevengan al trabajador: ...

- En la prestación de un servicio por orden del patrono o sus representantes, fuera del lugar y horas de trabajo;

- **Necesitan formación específica:** Sin especificar

- **Disposición legal:** Sin especificar

### GUATEMALA\*\*

SIN ESPECIFICAR

### HONDURAS\*\*

- **El siniestro “en misión”, ¿se considera siniestro de trabajo?:** Si

De una manera muy amplia, también se considera como accidente de trabajo el que se produce durante la ejecución de órdenes del empleador(a) o ejecución de una labor bajo su autoridad; por lo tanto, se podría sobreentender que incluiría los siniestros mientras está realizando desplazamientos fuera de la empresa para cumplir con su misión.

- **Necesitan formación específica:** Sin especificar

- **Disposición legal:** Ley Marco del Sistema de Protección Social. 2015.



### MÉXICO\*

**- El siniestro “en misión”, ¿se considera siniestro de trabajo?: Si**

Accidente de trabajo es toda lesión orgánica o perturbación funcional, inmediata o posterior, o la muerte, producida repentinamente en ejercicio, o con motivo del trabajo, cualesquiera que sean el lugar y el tiempo en que se preste.

**- Necesitan formación específica:** Sin especificar

**- Disposición legal:** Sin especificar

### NICARAGUA\*\*

**- El siniestro “en misión”, ¿se considera siniestro de trabajo?: Si**

También se tiene como accidente de trabajo...

- El que ocurre al trabajador al ejecutar órdenes o prestar servicio bajo la autoridad del empleador, dentro o fuera del lugar y hora de trabajo;

**- Necesitan formación específica:** Genérico

**- Disposición legal:** Ley N° 618, Ley General de Higiene y Seguridad del Trabajo

El empleador debe garantizar el desarrollo de programas de capacitación en materia de higiene y seguridad, cuyos temas deberán estar vinculados al diagnóstico y mapa de riesgo de la empresa, mediante la calendarización de estos programas en los planes anuales de las actividades que se realizan en conjunto con la comisión mixta de higiene y seguridad del trabajo, los que deben ser dirigidos a todos los trabajadores de la empresa, por lo menos una vez al año.

### PANAMÁ\*\*

**- El siniestro “en misión”, ¿se considera siniestro de trabajo?: Si**

También se considerará accidente de trabajo el que sobrevenga al trabajador:



- En la ejecución de órdenes del empleado o en la prestación de un servicio bajo la autoridad de éste, aun fuera del lugar y horas de trabajo.

- **Necesitan formación específica:** Genérico

- **Disposición legal:**

*Instructivo para la Elaboración del Plan de Prevención de Riesgos Profesionales (PPRP)*

El Programa debe incluir inducción y capacitación a los trabajadores de acuerdo a la actividad a desarrollar; procedimientos seguros de trabajo;

*Reglamento General de Prevención de Riesgos Profesionales y de Seguridad e Higiene del Trabajo*

Son obligaciones de los empleadores: Capacitar y adiestrar a los trabajadores sobre la prevención de riesgos de acuerdo con las actividades que se desarrollen en el centro de trabajo.

PARAGUAY\*\*

- **El siniestro “en misión”, ¿se considera siniestro de trabajo?:** Sin especificar

**Necesitan formación específica:** Genérico

- **Disposición legal:**

*Decreto N° 14.390/92 por el cual se aprueba el Reglamento General Técnico de Seguridad, Higiene y Medicina en el Trabajo*

No se permitirá a ninguna persona ninguna actividad laboral a menos que haya recibido la información, instrucción y formación necesarias para llevar a cabo el trabajo de forma eficiente y en condiciones de seguridad.

*Código del Trabajo*

El empleador deberá garantizar la higiene, seguridad y salud de los trabajadores en la ejecución de su actividad laboral. Para el efecto, adoptará cuantas medidas



sean necesarias, incluidas las actividades de información, formación, prevención de riesgos y la constitución de la organización o medios que sean precisos.

El empleador facilitará formación e información práctica y adecuada en materia de salud, seguridad e higiene a los trabajadores que contrate, o cuando cambie de puesto de trabajo, o tengan que aplicar una nueva técnica que pueda ocasionar riesgos. El trabajador está obligado a seguir dichas enseñanzas y a realizar las prácticas correspondientes.

### PERÚ\*\*

**- El siniestro “en misión”, ¿se considera siniestro de trabajo?: Si**

Se considera igualmente accidente de trabajo:

- El que sobrevenga al trabajador ASEGURADO durante la ejecución de órdenes de la Entidad Empleadora o bajo su autoridad, aun cuando se produzca fuera del centro y de las horas de trabajo.

**- Necesitan formación específica: Genérico**

**- Disposición legal:**

Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo N° 29.783

El empleador aplica las siguientes medidas de prevención de los riesgos laborales: Capacitar y entrenar anticipada y debidamente a los trabajadores.

El deber de prevención abarca también toda actividad que se desarrolle durante la ejecución de órdenes del empleador, o durante la ejecución de una labor bajo su autoridad, o en el desplazamiento a la misma, aun fuera del lugar y horas de trabajo.

Reglamento de la Ley N° 29.783



La formación debe estar centrada: . En el puesto de trabajo específico o en la función que cada trabajador desempeña, cualquiera que sea la naturaleza del vínculo, modalidad o duración de su contrato.

## REPÚBLICA DOMINICANA\*\*

### - El siniestro “en misión”, ¿se considera siniestro de trabajo?: Si

A los fines de calificar un accidente en trayecto como un accidente de trabajo deben reunirse las siguientes condiciones:....

c. Que ocurra fuera del horario habitual de entrada y salida por encomienda expresa del empleador.

PARRAFO: El accidente en trayecto ocurrido en el desplazamiento entre dos (2) trabajos, tendrá relación con la empresa a la que se dirigía el trabajador(a).

PARRAFO: En el caso de que sufra un accidente de tránsito un trabajador cuya actividad laboral requiera desplazamiento habitual en vehículo de motor, se considerará como un accidente de trabajo y será tomado en cuenta en el cálculo de siniestralidad.

### - Necesitan formación específica: Genérico

### - Disposición legal: Reglamento de Seguridad y Salud en el Trabajo

Obligaciones del empleador con relación a la Formación e Información de los trabajadores.

- En cumplimiento del deber de protección, el empleador deberá garantizar que cada trabajador reciba información y capacitación sobre los riesgos existentes en su puesto de trabajo y sobre las medidas correctivas que se tienen que aplicar para eliminarlos o controlarlos.

- La capacitación a los trabajadores deberá estar acorde con el puesto de trabajo y con las medidas preventivas generales.



## URUGUAY\*\*

### - El siniestro “en misión”, ¿se considera siniestro de trabajo?: Si

No será considerado accidente del trabajo el que sufra un obrero o empleado en el trayecto al o del lugar de desempeño de sus tareas, salvo que medie alguna de las siguientes circunstancias:

- a) Que estuviere cumpliendo una tarea específica ordenada por el patrono;
- b) Que éste hubiere tomado a su cargo el transporte del trabajador;
- c) Que el acceso al establecimiento ofrezca riesgos especiales

### - Necesitan formación específica: Genérico

### - Disposición legal: Decreto 127/14 del 13 de mayo de 2014

Los Servicios de Prevención y Salud en el Trabajo deberán asegurar las siguientes funciones: ..., evaluación de riesgos, formación....

Estas funciones deben ser adecuadas y apropiadas a los riesgos en cada empresa.

## VENEZUELA\*\*

### - El siniestro “en misión”, ¿se considera siniestro de trabajo?:

- Los siniestros que sufra el trabajador o la trabajadora en el trayecto hacia y desde su centro de trabajo, siempre que ocurra durante el recorrido habitual, salvo que haya sido necesario realizar otro recorrido por motivos que no le sean imputables al trabajador o la trabajadora, y exista concordancia cronológica y topográfica en el recorrido.

- Se considerarán como siniestros de trabajo o enfermedades ocupacionales todas aquellas que sufran los trabajadores motorizados y las trabajadoras motorizadas durante, con ocasión o como consecuencia de la labor que presten y tomando en consideración el riesgo especial que corren al transitar por las vías urbanas y extra urbanas según se trate.



(Ley Orgánica del Trabajo, los Trabajadores y las Trabajadoras. 2012)

- **Necesitan formación específica:** Genérico

- **Disposición legal:** Ley Orgánica de Prevención, Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo

Los trabajadores y las trabajadoras tendrán derecho a desarrollar sus labores en un ambiente de trabajo adecuado y propicio para el pleno ejercicio de sus facultades físicas y mentales, y que garantice condiciones de seguridad, salud, y bienestar adecuadas. En el ejercicio del mismo tendrán derecho a: Recibir formación teórica y práctica, suficiente, adecuada y en forma periódica, para la ejecución de las funciones inherentes a su actividad.



### 3.1.4.- Consideración legal/laboral de los siniestros de los conductores profesionales como siniestros de trabajo

Otro tipo de accidente de tránsito en jornada laboral es el que pueden sufrir los conductores profesionales, los trabajadores que utilizan el vehículo como centro de trabajo para cumplir su tarea (es el caso de transportistas, mensajeros, conductores de servicios de transporte de pasajeros o mercancías...).

En este caso se ha intentado recopilar si los distintos países disponen de una legislación específica para el sector y si es obligatorio que estos conductores profesionales dispongan de un Certificado de Aptitud Profesional específico u otra certificación legal obligatoria para poder desempeñar su función.

#### *Observaciones*

*En el caso de que existan licencias de conductor profesional se ha entendido que para obtenerlas es necesario cumplir unos requisitos especiales diferentes al conductor particular.*

*Dado la longitud de los textos, éstos no se transcriben enteros, solo se incorpora el imprescindible para mostrar que es necesario una capacitación especial para ser conductor profesional.*

*Y por el mismo motivo, solo se señala la legislación que indica de forma más completa la necesidad de una capacitación especial.*

#### ARGENTINA\*\*

##### **- ¿Los conductores profesionales necesitan formación específica?: Si**

- La Licencia Nacional Habilitante para conductor profesional de transporte que se emite en tres categorías

- Pasajeros
- Cargas generales



- Cargas peligrosas

- Los titulares de licencia de conductor de las clases C, D y E, tendrán el carácter de conductores profesionales. ....

Los cursos regulares para conductor profesional autorizados y regulados por el Poder Ejecutivo, facultan a quienes los hayan aprobado, a obtener la habilitación correspondiente, desde los veinte años, sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo precedente.

.....

En todos los casos, la actividad profesional, debe ajustarse en lo pertinente a la legislación y reglamentación sobre Higiene y Seguridad en el Trabajo.

(Ley N° 24.449 de Tránsito).

- **¿Los conductores de vehículos de transporte de sustancias peligrosas (materiales y residuos) necesitan capacitación especial?: Si**

Los conductores de vehículos de transporte de sustancias peligrosas (materiales y residuos) deben contar con la Licencia Nacional Habilitante, de acuerdo a lo normado en la Ley N° 24.051 y las normas complementarias que establezca la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos al respecto. (Decreto 779/95 de Tránsito y Seguridad Vial)

**BOLIVIA\*\***

- **¿Los conductores profesionales necesitan formación específica?:** En algunos casos, no está claramente definida la obligatoriedad de esta formación.

En el caso de los conductores de transporte de pasajeros y según indica textualmente en su artículo 3 el Decreto Supremo N° 659, 6 de octubre de 2010 que tiene por objeto reglamentar los mecanismos de control, fiscalización y seguridad vial en el sector de transporte automotor público terrestre de pasajeros, establecidos en el Decreto Supremo N° 0420 se considera conductor la "Persona natural, la cual ha sido autorizada



por la Policía Boliviana, a través del Organismo Operativo de Tránsito y acreditada por el Viceministerio, para conducir un vehículo del servicio de transporte automotor público terrestre de pasajeros”. El Viceministerio concede esta acreditación siempre y cuando se cumplan los requisitos establecidos en la Resolución Administrativa N° 14547, de 4 de febrero de 2010.

- **¿Los conductores de vehículos de transporte de sustancias peligrosas (materiales y residuos) necesitan capacitación especial?:** Sin especificar

- **Observaciones:**

Ley General de Transporte, 16 de agosto de 2011

**Artículo 188°.- (Educación vial)** La educación vial se constituye en el medio fundamental para evitar siniestros de tránsito, para lo cual las autoridades competentes elaborarán la normativa específica para el funcionamiento de centros de enseñanza para conductores. Programarán actividades educativas y coordinarán con los medios de comunicación la transmisión de mensajes referidos a la educación vial.

**Artículo 189°.- (Seguridad vial)** A fin de garantizar la circulación y el desplazamiento fluido, seguro y eficiente de vehículos y peatones en las vías públicas de todo el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia, mediante norma específica se reglamentarán los aspectos a la seguridad vial y tránsito.

## CHILE\*\*

- **¿Los conductores profesionales necesitan formación específica?:** Si

Según la Ley 18.290 de Tránsito (artículo 12) “Existirán licencias de conductor profesionales, Clase A; no profesionales, Clase B y C; y especiales, Clase D, E y F”

### CLASE A.LICENCIA PROFESIONAL

Habilita para conducir vehículos de transporte de pasajeros, vehículos de carga, ambulancias y carrobombas, pudiendo ser de las siguientes Clases:

- Para el transporte de personas:



Clase A-1: Para conducir taxis.

Clase A-2: Para conducir indistintamente taxis, ambulancias o vehículos motorizados de transporte público y privado de personas con capacidad de diez a diecisiete asientos, excluido el conductor.

Clase A-3: Para conducir indistintamente taxis, vehículos de transporte remunerado de escolares, ambulancias o vehículos motorizados de transporte público y privado de personas sin limitación de capacidad de asientos.

- Para el transporte de carga:

Clase A-4: Para conducir vehículos simples destinados al transporte de carga cuyo Peso Bruto Vehicular sea superior a 3.500 kilogramos.

Clase A-5: Para conducir todo tipo de vehículos motorizados, simples o articulados, destinados al transporte de carga cuyo Peso Bruto Vehicular sea superior a 3.500 kilogramos”.

Además de las exigencias comunes a todos los conductores, para obtener las licencias que a continuación se señalan, los postulantes a licencias profesionales deberán reunir, además, los siguientes requisitos especiales:

- 1.- Tener como mínimo 20 años de edad;
- 2.- Acreditar haber estado en posesión de la licencia clase B durante dos años;
- 3.- Aprobar los cursos teóricos y y prácticos que impartan las escuelas de conductores profesionales debidamente reconocidos por el Estado, y
- 4.- Acreditar, en caso de la Clase A-3, haber estado en posesión, durante a lo menos dos años, de la Licencia Clase A-2 o Clase A-1. Tratándose de la Clase A-5, los postulantes deberán acreditar haber estado en posesión, durante a lo menos dos años, de la Licencia Clase A-4

Los requisitos para obtener las Licencias se acreditarán de la siguiente manera (artículo 14):

- 1º.- La idoneidad moral será calificada por el Director del Departamento de Tránsito y Transporte Público Municipal en que se solicita la licencia, a la vista del Informe



de Antecedentes expedido por el Gabinete Central del Servicio de Registro Civil e Identificación y del Informe del Registro Nacional de Conductores, cuya fecha de emisión no sea anterior a 30 días, que contengan todas las anotaciones que se registren, y en los que consten que el solicitante no está afecto a pena de suspensión o de inhabilidad para conducir vehículos, ni que se le ha denegado con anterioridad al postulante la licencia que hubiere solicitado.

2º.- La idoneidad física y psíquica, los conocimientos teóricos y prácticos sobre las disposiciones legales y reglamentarias que rigen la prestación de servicios de transporte de pasajeros, transporte remunerado de escolares y de carga por vías y sobre la conducción y operación de los respectivos vehículos, serán acreditadas:

- a) La idoneidad física y psíquica por medio de un certificado expedido por el médico del Departamento de Tránsito y Transporte Público Municipal respectivo;
- b) Los conocimientos teóricos y prácticos, por medio de certificado expedido por una Escuela de Conductores Profesionales reconocida oficialmente, sin perjuicio del deber por parte del Director de Tránsito de la Municipalidad respectiva de adoptar las medidas que estime necesarias, a fin de comprobar la efectividad de dichos conocimientos y las destrezas y habilidades requeridas para conducir el vehículo de que se trate.

Las Escuelas para Conductores Profesionales deberán impartir los conocimientos, destrezas y habilidades necesarias para la conducción de los vehículos motorizados a que se refiere la respectiva licencia (Artículo 31).

Artículo 31 A.- Las Escuelas para Conductores Profesionales, además, tendrán por finalidad lograr que los alumnos egresen con los conocimientos, destrezas y habilidades necesarias para la conducción de vehículos motorizados de transporte público de pasajeros, de transporte remunerado de escolares y de transporte de carga, en forma responsable y segura.

Las Escuelas de Conductores Profesionales determinarán libremente los planes y programas de estudios que consideren adecuados para el cumplimiento de los siguientes objetivos básicos:



- a) Conocer y apreciar la ley de tránsito en todo su alcance y significación.
  - b) Conocer materias tales como: legislación sobre transporte remunerado de escolares, transporte de carga y de pasajeros; responsabilidad civil y penal como conductor; leyes laborales, de estupefacientes o sustancias sicotrópicas, de alcoholes, de salud, medio ambiente; sanidad vegetal, y disposiciones aduaneras, en lo que concierne a la actividad respectiva.
  - c) Conocer la normativa vigente sobre el uso de la infraestructura vial.
  - d) Conocer las normas de seguridad en la conducción, en la carga y estiba, primeros auxilios, prevención, combate de incendios y transporte de sustancias peligrosas.
  - e) Conocer técnica y prácticamente el funcionamiento de los vehículos a que corresponda la respectiva clase de licencia y desarrollar sus aptitudes para la debida mantención y uso de ellos.
  - f) Conocer teórica y prácticamente y lograr las habilidades y destrezas necesarias para la conducción de los diferentes vehículos de transporte de personas o de carga, rígidos o articulados, en las distintas condiciones en que deba operar, tales como: clima, tipo de camino, geografía, clase de carga, etc.
  - g) Adquirir conocimientos generales sobre relaciones humanas para lograr una mejor calidad del servicio y facilitar una mayor seguridad en las operaciones, tales como las relaciones con los usuarios, otros conductores, empleadores, autoridades, etc. Además, deberán tener la infraestructura docente, de equipamiento y elementos de docencia necesarios para impartir debidamente la correspondiente enseñanza. El personal docente deberá poseer la idoneidad moral y profesional que requiere la asignatura respectiva.
- **¿Los conductores de vehículos de transporte de sustancias peligrosas (materiales y residuos) necesitan capacitación especial?** : Sin especificar



- **¿Los conductores profesionales necesitan formación específica?: Si**

- Los Centros de Enseñanza Automovilística ofrecerán dentro de sus programas una especial capacitación para conducir vehículo de servicio público (Código Nacional de Tránsito Terrestre).

- El Ministerio de Transporte definirá lo referente a permisos para transportar cargas indivisibles, extrapesadas y extradimensionadas, así como las especificaciones de los vehículos que realizan esta clase de transporte (Código Nacional de Tránsito Terrestre).

- **¿Los conductores de vehículos de transporte de sustancias peligrosas (materiales y residuos) necesitan capacitación especial? : Sin especificar**

COSTA RICA\*\*

- **¿Los conductores profesionales necesitan formación específica?: Si**

- Todo patrono que contrate personas, cuya labor principal sea la conducción de vehículos para el traslado de mercancías o personas, deberá emplear para tal actividad conductores profesionales (Ley N° 9.078 de tránsito por vías públicas terrestres y seguridad vial). *En otros artículos legisla sobre los requisitos para los conductores y los tipos de licencias.*

- El Consejo de Salud Ocupacional promoverá la capacitación a través del Consejo de Seguridad Vial y del INA por medio de cursos que permitan los chóferes y empresarios desempeñarse mejor en sus labores. Los fondos para financiar dicha capacitación provendrán de las instituciones cuya ley les obliga a ejecutar estas actividades (Decreto N° 27. 298 Reglamento de Condiciones Laborales y de Salud Ocupacional de los Choferes de Autobuses)..

- **¿Los conductores de vehículos de transporte de sustancias peligrosas (materiales y residuos) necesitan capacitación especial? : Sin especificar**

- **Observaciones:**



Conductor profesional: toda persona cuya actividad laboral principal sea la conducción de vehículos a motor dedicados al transporte de mercancías o de personas y que haya sido acreditada con una licencia tipo B-3, B-4, C, D o E. También será conductor profesional aquel que haya sido acreditado con su licencia tipo A-2, A-3, B-1 o B-2, y que haya solicitado, al momento de su expedición, el agregado P (profesional). (Ley N° 9.078 de tránsito por vías públicas terrestres y seguridad vial).

### CUBA\*\*

- **¿Los conductores profesionales necesitan formación específica?: Si**

- En correspondencia con lo establecido en el artículo 77 del Código de Trabajo (*dice que los conductores profesionales se regularan por este reglamento*) los requisitos específicos para el ingreso, permanencia y promoción en los cargos de conductor profesional son los regulados en el Código de Seguridad Vial, los que se controlan por las entidades en los términos y procedimientos establecidos en la mencionada Ley y su legislación complementaria (Decreto N° 326. Reglamento del Código del Trabajo).

- Para desempeñar el cargo de conductor profesional, los trabajadores, además de tener la licencia de conducción correspondiente, deben poseer los conocimientos teóricos y prácticos sobre la técnica del vehículo que conducen y la función que realizan según su actividad ramal... (Ley N° 109 Código de Seguridad Vial).

- **¿Los conductores de vehículos de transporte de sustancias peligrosas (materiales y residuos) necesitan capacitación especial?: Sin especificar**

### ECUADOR\*\*

- **¿Los conductores profesionales necesitan formación específica?: Si**



Para conducir vehículos a motor, incluida la maquinaria agrícola o equipo caminero, se requiere ser mayor de edad, estar en pleno goce de los derechos de ciudadanía y haber obtenido el título de conductor profesional o el certificado de conductor no profesional y la respectiva licencia de conducir (Ley 1 Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial)

**- ¿Los conductores de vehículos de transporte de sustancias peligrosas (materiales y residuos) necesitan capacitación especial?: Si**

- Los conductores de vehículos de transporte terrestre de sustancias tóxicas y peligrosas deben: ...Realizar un curso de capacitación obligatorio, del cual obtendrán un certificado que avalice que se encuentran aptos para realizar esta actividad...

(Decreto Ejecutivo 1.196 Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial).

- La Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 266 (1R):2010 sobre Transporte, Almacenamiento y Manejo de Materiales Peligrosos. Requisitos Establece los requisitos que deben cumplir dicho transporte

### EL SALVADOR \*

**- ¿Los conductores profesionales necesitan formación específica?: Si**

- Los conductores de vehículos automotores, se clasifican para los efectos de su licencia, con los términos siguientes:

- Motorista de oficio liviano y pesado,
- Motorista de transporte colectivo
- Conductores particulares,
- Motoristas de transporte de carga en vehículos articulados
- Conductores Juveniles, y



- Motociclistas.

El primero y segundo término se usa para designar a las personas que habitualmente ejercen el oficio de motoristas de vehículos automotores de carga y de transporte colectivo. El tercer término se aplica a las personas que manejan sus vehículos propios, vinculados con placas particulares. El cuarto término se refiere a aquellos que han sido capacitados especialmente para el manejo de vehículos articulados. El quinto término corresponde a los que se les ha otorgado el privilegio que aún no teniendo la mayoría de edad, cumplen con los demás requisitos para optar a la licencia particular especial; y el último término corresponde a los que manejen motocicletas de cualquier tipo y clase.

La Dirección General de Tránsito, previo al cumplimiento de los requisitos exigidos expedirá las licencias de conducir con una vigencia de cinco años. A excepción de la que caduca al cumplir el interesado los dieciocho años de edad; las que serán expedidas, en las siguientes clases y categorías:

- a. Pesada, categoría: T (Trailer);
- b. Liviana;
- c. Particular;
- d. Motociclista, y;
- e. Juvenil, categorías: V (vehículo) o M (Motociclista);

La Licencia Pesada autoriza a su titular para conducir vehículos automotores de más de cinco toneladas y trailer; pero los que se dedican al Servicio Público de Pasajeros, además de su licencia, tendrán que haber aprobado el curso de las Escuelas de Capacitación Integral y los Exámenes teóricos y prácticos que correspondan, siempre que hubieren cumplido veintiún años de edad, como mínimo. La Licencia Liviana autoriza a su titular para conducir vehículos con capacidad hasta de treinta pasajeros y hasta cinco toneladas de peso; pero los que se dedican al Servicio Público de Pasajeros, además de su licencia, tendrán que haber aprobado el curso de las Escuelas de Capacitación Integral y los



exámenes teóricos y prácticos que correspondan, siempre que hubieren cumplido dieciocho años de edad, como mínimo.

- Conductor autorizado: Persona natural que en virtud de haber cumplido con los requisitos que la normativa exige tanto en lo referente al tránsito como al transporte, está autorizado mediante la credencial respectiva y registrado en la Dirección, para que preste el servicio de transporte de carga en cualquiera de sus modalidades (Decreto N° 23. Reglamento de Transporte Terrestre de Carga).

- **¿Los conductores de vehículos de transporte de sustancias peligrosas (materiales y residuos) necesitan capacitación especial?: No**

#### GUATEMALA\*\*

- **¿Los conductores profesionales necesitan formación específica?: Si**

Los trabajadores de transporte son los que sirven en un vehículo que realiza la conducción de carga y de pasajeros o de una u otros, sea por tierra o por aire. No pueden ser trabajadores de transporte los que no posean la edad, los conocimientos técnicos y las aptitudes físicas y psicológicas que determinen las leyes o reglamentos aplicables (Código de Trabajo).

- **¿Los conductores de vehículos de transporte de sustancias peligrosas (materiales y residuos) necesitan capacitación especial?: Sin especificar**

- **Observaciones:**

En otras disposiciones se habla de los tipos de licencias.

#### HONDURAS\*\*

- **¿Los conductores profesionales necesitan formación específica?: Si**



- Para obtener por primera vez la licencia de conducir vehículos de transporte público y privado de pasajeros y de carga, se requerirá además de aquellas (*las de los conductores normales*) acreditar adicionalmente los siguientes:....

2- Haber cursado la educación primaria completa como mínimo

3- Haber aprobado curso especial para conductores de transporte de pasajeros o de carga, en su caso, impartido por el Instituto Nacional de Formación Profesional (INFOP) y a la vez, aprobar el examen teórico y práctico para obtener la licencia respectiva; examen que debe incluir por lo menos, los temas siguientes: Medir las habilidades especiales de conducción, medir conocimientos básicos de mecánica automotriz; relaciones humanas, normativa de tránsito, conocimiento y orientación en ciudades y carreteras y primeros auxilios (Ley de tránsito. Decreto N° 205 de 2005).

- Trabajadores de transporte son los que sirven en vehículos que realizan la conducción de pasajeros de carga, o de pasajeros y carga a la vez.... Ninguna empresa o propietario podrá ocupar a trabajadores que carezca de la libreta, licencia y constancia de fianza a que se refieren los dos artículos anteriores. (Código del Trabajo)

- **¿Los conductores de vehículos de transporte de sustancias peligrosas (materiales y residuos) necesitan capacitación especial?:** Sin especificar

### MÉXICO \*

- **¿Los conductores profesionales necesitan formación específica?:** Si

Para los efectos de este Reglamento las licencias que se expidan serán y autorizan a manejar:

I. Motociclista; autoriza a conducir motocicletas.

II. Automovilista; autoriza a conducir automóviles particulares.

III. Chofer para servicio particular; autoriza a conducir automóviles, camionetas y camiones de servicio particular.



IV. Chofer para servicio público y tarjeta de identificación personal para operadores de transporte público; autoriza a conducir automóviles, camionetas, camiones y autobuses de servicio particular y público.

(Ley/Reglamento de Tránsito).

- **¿Los conductores de vehículos de transporte de sustancias peligrosas (materiales y residuos) necesitan capacitación especial?:** Sin especificar

#### NICARAGUA\*\*

- **¿Los conductores profesionales necesitan formación específica?:** Si

Los tipos de Licencias de Conducir son las siguientes:

1) Ordinaria: Se extenderá a las personas que alcancen la mayoría de edad o más y que por vez primera vayan a tramitar su licencia de conducir sin perjuicio de las categorías que requiera el titular.

2) Profesional: Será extendida a las personas que ejerzan de forma permanente la labor de la conducción de vehículos automotores y principal haciendo de ella una labor profesional.

3) Menor de Edad: Se otorga a las personas que habiendo cumplido los dieciséis años y no hayan alcanzado la mayoría de edad. Para su trámite deberán de presentar la respectiva autorización del padre, madre, tutor o tutora en instrumento público constituyéndose en fiadores solidarios por los daños causados a terceros. Esta licencia expira al cumplir la mayoría de edad del titular.

4) Especial: Se otorga a las personas que profesionalmente se dedican a la conducción de vehículos automotores dedicados a la labor agrícola y de construcción.

Las licencias de conducir en sus diferentes tipos se otorgarán previo cumplimiento de los requisitos para cada una de estas según sus particularidades. El procedimiento se establecerá en el reglamento de la presente Ley.



(Ley N° 431 para el Régimen de Circulación Vehicular e Infracciones de Tránsito).

- **¿Los conductores de vehículos de transporte de sustancias peligrosas (materiales y residuos) necesitan capacitación especial?:** Sin especificar

### PANAMÁ\*\*

- **¿Los conductores profesionales necesitan formación específica?:** Si

Los diferentes tipos de licencias de conducir que se expiden en la República de Panamá son:

A- Bicicleta

B- Motocicleta

C- Automóviles y camionetas

D- Camiones livianos hasta ocho (8) toneladas y autobuses de hasta dieciséis (16) pasajeros

E- Vehículo de transporte público de pasajeros

E1 a.- Transporte selectivo

E2 b- Autobuses de hasta dieciséis (16) pasajeros

E3 c- Autobuses de más de dieciséis (16) pasajeros

F- Camiones unitarios de más de ocho (8) toneladas y autobuses de más de dieciséis (16) pasajeros

G- Camiones combinados

H- Vehículos de transporte de cargas peligrosas

I- Equipo pesado

Y los aspirantes que soliciten una licencia de conducir deberán cumplir con una serie de requisitos como Certificado de aprobación del curso especializado



(Decreto Ejecutivo N° 640 por el cual se expide el Reglamento de Tránsito Vehicular de la República de Panamá).

- **¿Los conductores de vehículos de transporte de sustancias peligrosas (materiales y residuos) necesitan capacitación especial?:** Sin especificar

#### PARAGUAY\*\*

- **¿Los conductores profesionales necesitan formación específica?:** No está clarificado en la legislación los contenidos de la formación específica para este colectivo

Según la Ley N° 5.016/14 "Nacional de Tránsito y Seguridad Vial" concordado con el Anexo de su Decreto Reglamentario N° 3427/2015) existen las siguientes licencias de conducir pero no se especifican los contenidos.

- a) Profesional Clase "A" Superior
- b) Profesional Clase "A"
- c) Profesional Clase "B" Superior
- d) Profesional Clase "B"
- e) Profesional Clase "C"
- f) Profesional Clase "D"
- g) Particular
- h) Motociclista:
- i) Extranjero

- **¿Los conductores de vehículos de transporte de sustancias peligrosas (materiales y residuos) necesitan capacitación especial?:** Sin especificar

#### PERÚ\*\*



**- ¿Los conductores profesionales necesitan formación específica?: Si**

- Las licencias de conducir para conductores profesionales corresponden a las siguientes clases y categorías:

- a) Clase A – Categoría II-A
- b) Clase A – Categoría II-B
- c) Clase A – Categoría III-A
- d) Clase A – Categoría III-B
- e) Clase A – Categoría III-C
- f) Clase B – Categoría II-C

y todas ellas necesitan entre otros requisitos, la aprobación del examen de habilidades en la conducción para la categoría. (Decreto Supremo N° 007-2016-MTC que aprueba el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir y modifica el texto único ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito).

- “El conductor de un vehículo automotor o de un vehículo no motorizado de tres ruedas o más, fabricado para el transporte de personas y/o mercancías, debe ser titular de una licencia de conducir vigente de la clase y categoría respectiva. La licencia de conducir es otorgada por la autoridad competente conforme a lo dispuesto por el Reglamento Nacional de Licencias de Conducir vehículos automotores y no motorizados de transporte terrestre”. (Decreto Supremo N° 016-2009-MTC y sus modificatorias).

**- ¿Los conductores de vehículos de transporte de sustancias peligrosas (materiales y residuos) necesitan capacitación especial?: Si**

“El personal que intervenga en la operación de transporte de materiales y/o residuos peligrosos deberá contar con una capacitación básica sobre el manejo de materiales y/o residuos peligrosos y aplicación del plan de contingencia para dicho transporte, la que será actualizada periódicamente y acreditada con la certificación correspondiente”.



(Decreto Supremo N°021-2008-MTC por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos).

#### REPÚBLICA DOMINICANA\*\*

- **¿Los conductores profesionales necesitan formación específica?:** Si

Los requisitos específicos con relación a los licencias de conducir serán determinados en el reglamento correspondiente (Ley 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial).

- **¿Los conductores de vehículos de transporte de sustancias peligrosas (materiales y residuos) necesitan capacitación especial?:** Sin especificar

#### URUGUAY\*\*

- **¿Los conductores profesionales necesitan formación específica?:** Si

- Los trabajadores que cumplan tareas utilizando motocicleta o vehículo birodado con motor la aprobación de un curso de capacitación y el certificado de formación profesional expedido por la autoridad competente (Decreto N° 119/017).

- Todo conductor de un vehículo automotor deber ser titular de una licencia habilitante que le habilita exclusivamente para la conducción de los tipos de vehículos correspondientes a la clase que se especifica en la misma (Ley 18.191 de Tránsito y Seguridad Vial en el Territorio Nacional).

-Las habilitaciones para conducir entre ellas la Licencia 2, grados A,B,C,D y E para conducir en calidad de profesión pero sin especificar si se necesita capacitación especial (Decreto N° 118/984. Reglamento Nacional de Circulación Vial).

- **¿Los conductores de vehículos de transporte de sustancias peligrosas (materiales y residuos) necesitan capacitación especial?:** Sin especificar



### VENEZUELA\*\*

**- ¿Los conductores profesionales necesitan formación específica?: Si**

Todos los conductores que presten servicio de transporte de pasajeros y carga deben haber aprobado un curso especial gratuito y haber obtenido el Certificado de Conducir que los capacite para brindar tal servicio (Ley de Transporte Terrestre).

**- ¿Los conductores de vehículos de transporte de sustancias peligrosas (materiales y residuos) necesitan capacitación especial?: Si**

Los conductores de vehículos destinados al transporte de mercancías de alto riesgo, transporte público y privado de personas o de mercancías, transporte escolar, turístico, de ambulancia, de bomberos, policiales.... además del Certificado Médico deberán obtener y portar Certificado Psicológico vigente expedido por la Federación de Psicólogos de Venezuela (Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre).



### 3.2.- Información comparada

La información recogida en los apartados 3.1, 3.2, 3.3 y 3.4 se recogen en formato de tabla para facilitar su comparación.

País	Siniestros. “in itinere” se consideran siniestros de trabajo	Siniestros “en misión” se consideran siniestros de trabajo		Conductores profesionales	
		S/N	Formación específica	Formación específica	Formación específica cargas peligrosas
Argentina**	SI	SIN ESPECIFICAR	SIN ESPECIFICAR	SI	SI
Bolivia**	SI	SI	SIN ESPECIFICAR	EN ALGUN CASO	SIN ESPECIFICAR
Chile**	SI	SI	SIN ESPECIFICAR	SI	SIN ESPECIFICAR
Colombia**	SI	SI	SI	SI	SI
Costa Rica*	SI	SI	SIN ESPECIFICAR	SI	SIN ESPECIFICAR
Cuba**	SIN ESPECIFICAR	SIN ESPECIFICAR	SIN ESPECIFICAR	SI	SIN ESPECIFICAR
Ecuador**	SI	SIN ESPECIFICAR	SIN ESPECIFICAR	SI	SI
El Salvador *	SI	SI	SIN ESPECIFICAR	SI	NO
Guatemala**	SIN ESPECIFICAR	SIN ESPECIFICAR	SIN ESPECIFICAR	SI	SIN ESPECIFICAR
Honduras**	SI	SI	SIN ESPECIFICAR	SI	SIN ESPECIFICAR
México *	SI	SI	SIN ESPECIFICAR	SI	SIN ESPECIFICAR
Nicaragua**	SI	SI	GENERICO	SI	SIN ESPECIFICAR



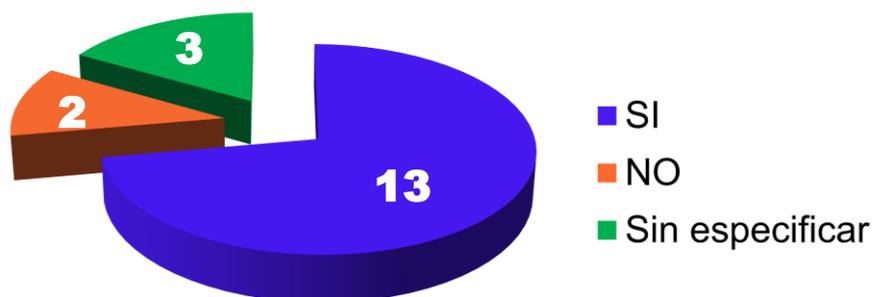
Panamá**	SI	SI	GENERICO	SI	SIN ESPECIFICAR
Paraguay**	SIN ESPECIFICAR	SIN ESPECIFICAR	GENERICO	SI	SIN ESPECIFICAR
Perú**	NO	SI	GENERICO	SI	SI
R. Dominicana**	SI	SI	GENERICO	SI	SIN ESPECIFICAR
Uruguay**	NO	SI	GENERICO	SI	SIN ESPECIFICAR
Venezuela**	SI	SI	GENERICO	SI	SI

En la Tabla anterior puede observarse la gran variedad de criterios que se recogen en las legislaciones nacionales de los países de la Región en cuanto a la determinación del siniestro laboral de tránsito tanto “in itinere” como “en misión”.

### Siniestros “in itinere”

De los 18 países analizados, más de la mitad (13) consideran de forma clara y específica el siniestro “in itinere” como siniestro de trabajo, dos (Perú y Uruguay) declaran explícitamente que el siniestro que se produce en el trayecto de ida y retorno al centro de trabajo NO constituye siniestro de trabajo

Consideración de los países del accidente “in itinere” como accidente de trabajo



De los 13 países que **SI** consideran el siniestro “in itinere” como siniestro de trabajo, 5 aclaran que se consideraran de trabajo siempre y cuando el trabajador no haya interrumpido o alterado dicho trayecto por causas ajenas al trabajo y 3 acotan que siempre que el empleador provea los servicios de transporte.

De los países que **NO** consideran el siniestro “in itinere” como siniestro de trabajo hay que señalar que también hay diferentes grados siendo Perú el más restrictivo al no



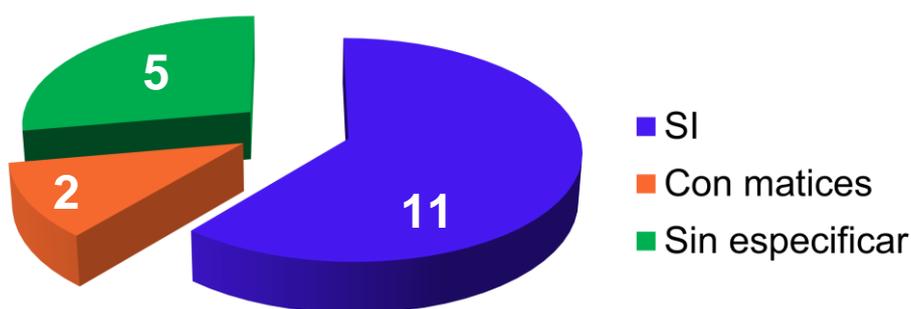
admitirlo ni siquiera en el caso de que el transporte haya sido realizado por cuenta de la Entidad empleadora.

En esta información se aprecia una diversidad de criterios y matices entre los distintos países para definir el concepto de “siniestro in itinere”, tanto en el bloque de países que contesta “SI” como en el bloque de los que contestan “NO”. Y como se puede observar, hasta dentro del mismo bloque de países que contesta “SI” no hay criterios homogéneos para definir el concepto de “siniestro in itinere” y lo mismo ocurre en el bloque de los “NO”.

### Siniestros “en misión”

En lo que se refiere a los siniestros “en misión”, 11 países si los consideran específicamente como siniestros de trabajo, 5 no se pronuncian al respecto y 2 lo admiten con matices.

Consideración de los países del accidente “en misión” como accidente de trabajo





De los países que contestan “SI” casi todos coinciden en afirmar que siempre y cuando el trabajador esté realizando algún diligencia relacionada con su actividad laboral o encomendada por el empleador independientemente del lugar de trabajo. Y todos los países menos Argentina incluyen también en este concepto los siniestros ocurridos fuera de las horas de trabajo.

Los dos países que admiten con matices el siniestro “en misión” son Honduras y Venezuela que no aclaran las circunstancias que se tienen que dar para que este tipo de siniestros se puedan considerar como siniestros de trabajo.

En cuanto a si es obligatorio que estos trabajadores reciban una formación específica sobre seguridad vial la tónica general es que ningún país especifique nada sobre el tema. En 7 países si se puede considerar como obligatorio ya que la legislación establece de una manera genérica que el empleador debe formar a sus trabajadores de acuerdo a la actividad que van a desarrollar.

### **Siniestros de tránsito de los conductores profesionales**

Al no haber duda que este tipo de siniestros son siniestros de trabajo, en este caso se ha estudiado la obligatoriedad de que estos profesionales reciban una formación específica para poder desempeñar sus funciones. De los países analizados, todos han contestado afirmativo aunque en el caso de Bolivia se habla de una futura norma que reglamentará los aspectos de la seguridad vial y el tránsito.

Si ya nos referimos a una formación específica para el transporte de mercancías peligrosas el panorama cambia. De los 18 países analizados solo 4 (Argentina, Ecuador, Perú, y Venezuela) recogen en sus legislaciones unas licencias específicas para estos profesionales. El resto, 13 países, no menciona obligación alguna al respecto y El Salvador (datos proporcionados por la Institución designada por el país) declara explícitamente que NO es obligatorio.



### 3.3.- Conclusiones

Una vez estudiado el marco legislativo en materia de prevención de siniestralidad vial de los países de la Región se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- La terminología utilizada por los diferentes países no es homogénea por lo que para poder realizar una comparativa fiable entre ellos es necesario consensuar las definiciones de los términos relacionadas con el tema.
- La mayoría de los países tendría que aprobar leyes más estrictas en lo que se refiere a la formación en seguridad vial de los trabajadores y en la exigencia de una formación específica para los conductores profesionales.
- A pesar de que existe una gran cantidad de desplazamientos generados por la actividad laboral que causan siniestros laborales, se detecta un bajo nivel de participación de los distintos gobiernos en la búsqueda de soluciones. Para evitar o reducir esta siniestralidad en la mayor medida posible es necesario que la seguridad vial en general y la reducción de los siniestros laborales tránsito se conviertan en un objetivo prioritario de todas las partes implicadas.



## 4. Integración de la prevención del riesgo de siniestro de trabajo de tránsito en los Sistemas de Gestión de Seguridad y Salud en los distintos países

Los siniestros de tránsito constituyen un problema de salud, económico y de gran impacto social. De ellos muchos se producen en los desplazamientos diarios laborales.

El siniestro laboral vial es aquel que puede sufrir un trabajador durante su jornada de trabajo o en los trayectos de ida y vuelta domicilio-trabajo y siempre que intervenga un vehículo en circulación.

La responsabilidad de la empresa de garantizar la seguridad y salud de los trabajadores a su servicio durante la jornada laboral incluye a la Seguridad Vial como uno de los ámbitos donde dichas empresas deberían actuar para prevenir los siniestros laborales de tránsito, tanto en los desplazamientos “in itinere”, como en los desplazamientos “en misión” como en el de los conductores profesionales.

En este apartado se analiza si las empresas contemplan el riesgo vial en sus Sistemas de Gestión de Riesgos Laborales y en el estudio de las posibles acciones que llevan a cabo para introducir hábitos y actitudes preventivas respecto a la utilización de los vehículos. Para ello, se incluyeron en el cuestionario del anexo II dos preguntas y se dieron como posibles respuestas las opciones SI / NO:

**- ¿El Sistema de Gestión de la Prevención del país incorpora explícitamente la evaluación del riesgo del siniestro de tránsito en jornada de trabajo?**

Hay que señalar que en esta pregunta el término explícitamente dio lugar a dificultades a la hora de incluir a los países en el bloque del “SI” o del “NO”.



Debe advertirse previamente que en algunos países iberoamericanos el término sistema de gestión de la prevención no está bien definido ni establecidos los requisitos que deben considerarse para que exista tal sistema.

Aunque no se mencione explícitamente, en algunos países se puede entender que se incorpora la evaluación del riesgo de siniestro de tránsito en jornada de trabajo al Sistema de Gestión de la Prevención; A pesar de ello y con el ánimo de mantener el rigor del estudio se les ha incluido en el bloque del “NO” y se ha señalado la normativa que sin obligar a incorporar la evaluación de este riesgo si deja vía libre para hacerlo.

**- ¿Es obligatorio que las empresas realicen programas o planes de seguridad de tránsito laboral?**

Y al igual que en el apartado anterior, la información obtenida se ha estructurado en los siguientes puntos:

- 4.1. Información obtenida de cada uno de los países
- 4.2. Información comparada
- 4.3. Conclusiones

Y la fuente de donde se ha obtenido dicha información se indica mediante asteriscos.

\* Datos facilitados por la Institución designada de cada país

\*\* Datos obtenidos de la prospección de la OISS



## 4.1 Información obtenida de cada uno de los países

### ARGENTINA\*\*

#### **- El Sistema de Gestión de la Prevención del país incorpora la evaluación del riesgo del siniestro de tránsito en jornada de trabajo?**

Puede interpretarse que si dado que:

- No aparece en el Relevamiento General de Riesgos Laborales que deben presentar los empleadores en la ART

- La SRT adoptó las “Directrices sobre Sistemas de Gestión de la Seguridad y la Salud en el Trabajo”, de la Oficina Internacional del Trabajo-OIT a través de la Resolución SRT N° 103/2005 y aprobó mediante la Resolución N° 523/2007 las “Directrices Nacionales para los Sistemas de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo”, las cuales fueron elaboradas con el fin de poder ayudar a las organizaciones en la implementación de Sistemas de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo. No lo menciona

- II Estrategia Argentina de Salud y Seguridad en el Trabajo 2015 – 2019. En su Objetivo 1 se propone realizar programas intersectoriales para la disminución de los siniestros en ocasión del trabajo en vía pública y de los siniestros “in itinere” e incluir la Seguridad Vial en los planes de Prevención de los Riesgos Laborales.

#### **- ¿Es obligatorio que las empresas realicen programas o planes de seguridad de tránsito laboral? Sin especificar**

### BOLIVIA\*\*

SIN ESPECIFICAR



## CHILE\*\*

SIN ESPECIFICAR

## COLOMBIA\*\*

**- El Sistema de Gestión de la Prevención del país incorpora la evaluación del riesgo del siniestro de tránsito en jornada de trabajo? Si**

- En la Resolución N° 1.111 de 2017 por la cual se definen los Estándares Mínimos del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo para empleadores y contratantes no se menciona

- Cuando se trate de empresas cuyo objeto social sea el transporte de mercancías o pasajeros, se deberá realizar un estudio de rutas desde el punto de vista de Seguridad Vial, el cual contendrá la evaluación de las trayectorias de viaje a través del análisis de información de siniestralidad y la aplicación de inspecciones de Seguridad Vial sobre los corredores usados (Decreto 2.851 de 2013 por el que se reglamenta la Ley 1.503 de 2011 por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones).

- Todo empleador que se encuentre obligado a implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial, deberá articularlo con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (Resolución N° 1.111 de 2017 por la cual se definen los Estándares Mínimos del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo para empleadores y contratantes).

**- ¿Es obligatorio que las empresas realicen programas o planes de seguridad de tránsito laboral? Si**

- Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, contribuirán al objeto de la presente ley. Para tal efecto, deberá



diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que será revisado cada dos (2) años para ser ajustado en lo que se requiera. Este Plan contendrá, como mínimo, las siguientes acciones:

1. Jornadas de sensibilización del personal en materia de seguridad vial.
2. Compromiso del personal de cumplir fielmente todas las normas de tránsito.
3. Oferta permanente, por parte de la entidad, organización o empresa, de cursos de seguridad vial y perfeccionamiento de la conducción.
4. Apoyar la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial.
5. Realizar el pago puntual de los montos producto de infracciones a las normas de tránsito.
6. Conocer y difundir las normas de seguridad vial

(Ley 1.503 de 2011 por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones, reglamentada por Decreto 2.851 de 2013).

a) Fortalecimiento de la gestión institucional. Toda organización, empresa o entidad pública o privada que ejerza su actividad dentro del territorio colombiano, en cabeza de sus presidentes, directores o gerentes, deberá liderar el proceso de creación e implementación de su Plan Estratégico de Seguridad Vial. Dicho Plan, entre otros aspectos, deberá contribuir a generar conciencia entre el personal y lograr el compromiso de toda la institución o compañía para emprender acciones y/o procedimientos a favor de la implementación de la política interna de Seguridad Vial. Esta actividad deberá contar con mecanismos de coordinación entre todos los involucrados y propender por el alcance de las metas, las cuales serán evaluadas trimestralmente por cada entidad mediante indicadores de gestión e indicadores de resultados con el propósito de medir su grado de efectividad. Para ello deberán prever dentro de su organización mecanismos que permitan contar con una figura encargada de la gestión y del



diseño de los planes, para su correspondiente implementación y seguimiento a través de un equipo técnico idóneo. Dentro del mapa de procesos de la organización se establecerán las pautas que permitan incorporar permanentemente el diseño, implementación y reingeniería del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

b) Comportamiento humano. La organización, empresa o entidad pública o privada deberá, a través de su Comité Paritario de Salud Ocupacional (Copaso) y su Administradora de Riesgos Laborales (ARL), implementar mecanismos de capacitación en Seguridad Vial que cuenten con personal técnico experto, que realice estudios del estado general de salud de sus empleados con la forma y periodicidad que establezca el Ministerio del Trabajo. Adicionalmente, los mecanismos de capacitación en Seguridad Vial que implementen las organizaciones, empresas o entidades públicas o privadas deberán contar para su elaboración con la participación de personas naturales o jurídicas con conocimiento especializado en tránsito, transporte o movilidad. Las organizaciones, empresas o entidades públicas o privadas establecerán mecanismos que permitan la sensibilización y capacitación del recurso humano con el que cuentan, con el fin de que adopten buenas prácticas y conductas seguras de movilidad, tanto en el ámbito laboral de acuerdo con la función misional de la organización, empresa o entidad pública o privada, como en la vida cotidiana.

c) Vehículos Seguros. La organización, empresa o entidad pública o privada, deberá diseñar e instituir un plan de mantenimiento preventivo de sus vehículos de ajuste periódico, en el que se establezcan los puntos estratégicos de revisión, duración, periodicidad, condiciones mínimas de seguridad activa y seguridad pasiva y se prevea la modernización de la flota, de conformidad con la normatividad vigente, para garantizar que estos se encuentran en óptimas condiciones de funcionamiento y son seguros para su uso.

d) Infraestructura Segura. Dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la organización, empresa o entidad pública o privada, se deberá realizar una revisión del entorno físico donde se opera, con el propósito de tomar medidas de



prevención en las vías internas por donde circulan los vehículos, al igual que al ingreso y la salida de todo el personal de sus instalaciones. Cuando se trate de empresas cuyo objeto social sea el transporte de mercancías o pasajeros, se deberá realizar un estudio de rutas desde el punto de vista de Seguridad Vial, el cual contendrá la evaluación de las trayectorias de viaje a través del análisis de información de siniestralidad y la aplicación de inspecciones de Seguridad Vial sobre los corredores usados, lo cual permitirá identificar puntos críticos y establecer estrategias de prevención, corrección y mejora, a través del diseño de protocolos de conducción que deberán socializarse con todos los conductores y buscar mecanismos para hacer coercitiva su ejecución.

e) Atención a Víctimas. La Aseguradora de Riesgos Laborales (ARL) deberá encargarse de asesorar a las entidades, organizaciones o empresas sobre el protocolo de atención de siniestros, con el propósito de que los empleados conozcan el procedimiento a seguir en los casos en que ocurra un siniestro de tránsito producto de su actividad laboral, así como sus derechos y alternativas de acción. Adicionalmente, la aseguradora de riesgos laborales participará en el diseño, adopción e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la organización, empresa o entidad pública o privada para la cual preste sus servicios. Parágrafo. El Ministerio de Transporte expedirá la guía metodológica “Para la elaboración de los planes estratégicos de las entidades, organizaciones o empresas en materia de Seguridad Vial”, máximo dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición del presente decreto, la cual será publicada en la página web del Ministerio de Transporte, para efectos de su divulgación.

Artículo 11. Registro, Adopción y Cumplimiento. Las organizaciones, empresas o entidades públicas o privadas de las que trata el artículo 10 del presente decreto deberán registrar los Planes Estratégicos en materia de Seguridad Vial, ante el organismo de tránsito que corresponde a la jurisdicción en la cual se encuentra su domicilio, o quien haga sus veces. Los organismos de tránsito donde se efectúe el registro revisarán técnicamente los contenidos del Plan Estratégico de Seguridad Vial, emitirán las observaciones de ajuste a que haya lugar y avalarán dichos planes a través de un concepto de aprobación, verificando la ejecución de los mencionados planes a través de visitas de control,



las cuales serán consignadas en un acta de constancia. Dichas visitas deberán ser efectuadas a cada entidad por lo menos una vez al año. En caso de no contar con organismo de tránsito en el municipio deberá hacerse ante la Alcaldía Municipal. Cuando se trate de empresas, organizaciones o entidades del orden nacional el registro deberá hacerse ante la Superintendencia de Puertos y Transporte. Los Planes estratégicos serán objeto de vigilancia y control por parte de los Organismos de tránsito Distritales, Departamentales y Municipales, para ser ajustados en lo que se requiera de conformidad con lo establecido en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011. El ente certificador de la organización, empresa o entidad debe asegurarse que se cumpla con lo dispuesto en esta normativa.

Parágrafo 1°. Las organizaciones, empresas o entidades públicas o privadas de las que trata el artículo 10 del presente decreto deberán incluir dentro de los planes estratégicos, la indicación de los cargos del personal responsable al interior de la entidad que deberá implementar cada uno de los contenidos definidos en el plan.

Parágrafo 2°. Para efectos de la adopción de los planes estratégicos en materia de Seguridad Vial, las entidades, organizaciones o empresas deberán comunicarlos por escrito a los organismos de tránsito de que trata el artículo 11 del presente decreto, una vez sea expedida la guía metodológica “Para la elaboración de los planes estratégicos de las entidades, organizaciones o empresas en materia de Seguridad Vial” dentro de los siguientes plazos: - Entidades, organizaciones o empresas con más de cien (100) vehículos: Ocho (8) meses. - Entidades, organizaciones o empresas con vehículos entre cincuenta (50) y noventa y nueve (99): Diez (10) meses. - Entidades, organizaciones o empresas con vehículos entre diez (10) y cuarenta y nueve (49): Doce (12) meses.

Parágrafo 3°. Las condiciones en que serán realizadas las visitas, así como la forma y criterios como deberá efectuarse el control y seguimiento serán establecidos mediante resolución expedida por el Ministerio de Transporte dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición del presente decreto.



(Según Decreto 2.851 de 2013).

#### COSTA RICA\*

- **El Sistema de Gestión de la Prevención del país incorpora la evaluación del riesgo del siniestro de tránsito en jornada de trabajo? Si**

Código del Trabajo. Título IV

- **¿Es obligatorio que las empresas realicen programas o planes de seguridad de tránsito laboral? Si**

Código del Trabajo. Título IV

#### CUBA\*\*

SIN ESPECIFICAR

#### ECUADOR\*\*

SIN ESPECIFICAR

#### EL SALVADOR \*

- **El Sistema de Gestión de la Prevención del país incorpora la evaluación del riesgo del siniestro de tránsito en jornada de trabajo? No**

- **¿Es obligatorio que las empresas realicen programas o planes de seguridad de tránsito laboral? No**

#### GUATEMALA\*\*



SIN ESPECIFICAR

### HONDURAS\*\*

- **El Sistema de Gestión de la Prevención del país incorpora la evaluación del riesgo del siniestro de tránsito en jornada de trabajo?**

Puede interpretarse que no dado que aunque tiene un modelo de empresa seguro pero en la Guía de autoevaluación no se observa ninguna pregunta sobre seguridad vial.

Hay que señalar que las empresas dedicadas a actividades extractivas, agropecuarias, forestales y de transporte, que por su naturaleza requieran sitios de trabajo fuera del local principal, sus edificaciones deberán estar acondicionadas conforme los requisitos que establezcan al respecto en el presente Código y sus reglamentos.

(Decreto nº 65-91, del 14 de junio de 1991, Código de salud).

- **¿Es obligatorio que las empresas realicen programas o planes de seguridad de tránsito laboral?** Sin especificar

### MÉXICO \*

SIN ESPECIFICAR

### NICARAGUA\*\*

- **El Sistema de Gestión de la Prevención del país incorpora la evaluación del riesgo del siniestro de tránsito en jornada de trabajo?**

Puede interpretarse que no a pesar de que los empleadores del transporte terrestre tienen las obligaciones específicas siguientes:



d) observar las disposiciones de los reglamentos de Tránsito y de los Ministerios del Trabajo, de la Construcción y Transporte y de Salud sobre condiciones de funcionamiento y seguridad de los vehículos y personas.

(Ley N° 185. Código del Trabajo y sus reformas).

- **¿Es obligatorio que las empresas realicen programas o planes de seguridad de tránsito laboral?** Sin especificar

#### PANAMÁ\*\*

- **El Sistema de Gestión de la Prevención del país incorpora la evaluación del riesgo del siniestro de tránsito en jornada de trabajo?**

Puede interpretarse que no dado que entre las obligaciones de los empleadores solo se dispone que deben las disposiciones de los reglamentos de tránsito sobre condiciones de funcionamiento y seguridad de los vehículos pero sin especificar nada más.(Código de Trabajo).

- **¿Es obligatorio que las empresas realicen programas o planes de seguridad de tránsito laboral?** Sin especificar

#### PARAGUAY\*\*

- **El Sistema de Gestión de la Prevención del país incorpora la evaluación del riesgo del siniestro de tránsito en jornada de trabajo?**

Puede interpretarse que no dado que la legislación recoge las siguientes disposiciones:

- Capítulo VI: del trabajo en las empresas de transporte automotor terrestre

El empleador deberá garantizar la higiene, seguridad y salud de los trabajadores en la ejecución de su actividad laboral. Para el efecto, adoptará cuantas medidas sean necesarias, incluidas las actividades de información, formación, prevención de riesgos y la constitución de la organización o medios que sean precisos.



(Código del Trabajo).

- Capítulo IV: de la salud ocupacional y del medio laboral

El Ministerio determinará y autorizará las acciones tendientes a la protección de la salubridad del medio laboral para eliminar los riesgos de enfermedad, siniestro o muerte, comprendiendo a toda clase de actividad ocupacional.

(Código Sanitario).

**- ¿Es obligatorio que las empresas realicen programas o planes de seguridad de tránsito laboral?** Sin especificar

#### PERÚ\*\*

SIN ESPECIFICAR

#### R. DOMINICANA\*\*

SIN ESPECIFICAR

#### URUGUAY\*\*

**- El Sistema de Gestión de la Prevención del país incorpora la evaluación del riesgo del siniestro de tránsito en jornada de trabajo?**

Puede interpretarse que si dado que la legislación establece que los Servicios de Prevención y Salud en el Trabajo deberán asegurar las siguientes funciones: evaluación de riesgos, formación.....



Estas funciones deben ser adecuadas y apropiadas a los riesgos en cada empresa. Será obligatorio para las mismas contar con un plan de prevención de riesgos elaborados por estos servicios.

**(Decreto 127/14 del 13 de mayo de 2014).**

**Esta misma idea se repite en:**

- Decreto 291/007 de 13/08/2007 referente a la seguridad y salud de los trabajadores y medio ambiente de trabajo que reglamenta Convenio Internacional del Trabajo N° 155 (Art. 14)
  - Decreto 291/007 complementario y modificativo, reglamentación de las disposiciones mínimas obligatorias para la gestión de la prevención y protección contra los riesgos derivados o que puedan derivarse de cualquier actividad, sea cual fuera la naturaleza comercial, industrial, rural o de servicio de la misma y tenga o no finalidad de lucro, tanto en el ámbito público como privado.
- ¿Es obligatorio que las empresas realicen programas o planes de seguridad de tránsito laboral? Sin especificar**

VENEZUELA\*\*

SIN ESPECIFICAR



## 4.2 Información comparada

La información recogida en el apartado 4.1 se recoge en formato de tabla para facilitar su comparación.

País	Incorporación de la evaluación del riesgo del siniestro de tránsito en jornada de trabajo			Las empresas realizan planes de seguridad de tránsito laboral		
	SI	SIN ESPECIFICAR	NO	SI	SIN ESPECIFICAR	NO
Argentina**	x				x	
Bolivia**		x			x	
Chile**		x			x	
Colombia**	x			x		
Costa Rica*	x			x		
Cuba**		x			x	
Ecuador**		x			x	
El Salvador *			x			x
Guatemala**		x			x	
Honduras**	x				x	
México *		x			x	



Nicaragua**	x				x	
Panamá**	x				x	
Paraguay**	x				x	
Perú**		x			x	
R. Dominicana**		x			x	
Uruguay**	x				x	
Venezuela**		x			x	

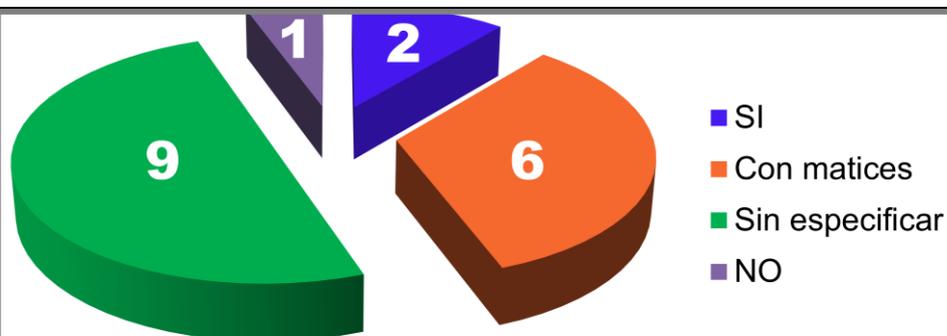
Si se analiza la información recopilada para la primera pregunta **“El Sistema de Gestión de la Prevención del país incorpora la evaluación del riesgo del siniestro de tránsito en jornada de trabajo?”** se puede observar que de los 18 países analizados solo Colombia contesto categóricamente “SI” siempre y cuando se de la circunstancia de que el empleador esté obligado a implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial, en cuyo caso deberá articularlo con el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo.

Por su parte, Costa Rica establece como obligación de los empleadores de los chóferes de autobuses el realizar estudios para evaluar niveles de riesgos e implementar los mecanismos necesarios para corregir problemas de ruido, vibración, ventilación, espacio, confort entre otros.

Del resto de los países,

- 6 lo mencionan de una manera genérica, lo incluyen en sus Estrategias de Salud y Seguridad en el Trabajo como futuro objetivo o remiten a que los empleadores tienen que cumplir los Reglamentos de Tránsito.
- 9 no hacen ningún tipo de mención
- y 1, El Salvador, contesta explícitamente que NO (datos proporcionados por la Institución competente)

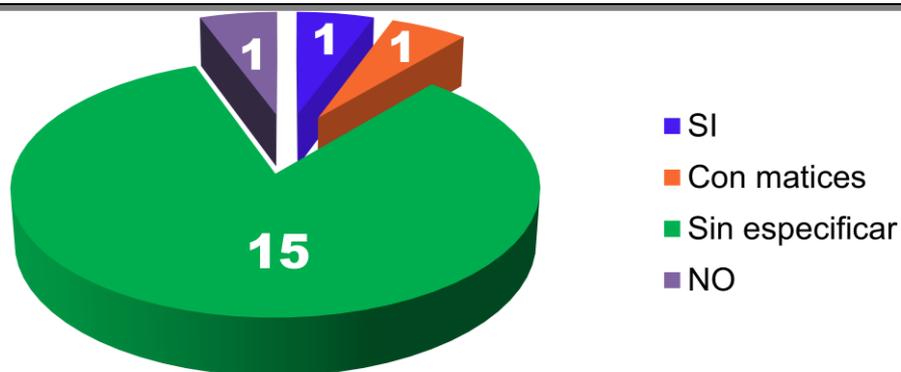
Inclusión de la evaluación del riesgo del accidente de tránsito en el Sistema de Gestión de la Prevención del país





A la otra pregunta planteada “Es obligatorio por parte de las empresas, la realización de programas/planes de seguridad de tránsito laboral u otro tipo de iniciativas en relación con la movilidad y seguridad vial” solo Colombia establece explícitamente que SI mediante la Ley 1.503 de 2011 y el Decreto 2.851 de 2013, Costa Rica ofrece el programa de “Empresa Segura” entre cuyos objetivos figura reducir el número de siniestros de tránsito en se vean involucrados los conductores, pasajeros y peatones propios de cada empresa y su entorno (comunidad) y El Salvador afirma categóricamente que NO (datos proporcionados por el país). El resto de los países , 15 en total, no da ningún tipo de información sobre el tema.

Países en los que es obligatorio que las empresas realicen programas de seguridad de tránsito laboral





### 4.3 Conclusiones

Una vez analizada la información obtenida se puede llegar a la conclusión de que aunque un importante porcentaje de los siniestros de trabajo sean de tránsito, los distintos países no han dado la suficiente importancia a la seguridad vial laboral como pieza clave para la mejora de las condiciones de seguridad y salud de los trabajadores.

De todos los países analizados y aunque la integración de este riesgo laboral en el sistema preventivo general de la empresa sea fundamental, 6 (Argentina, Honduras, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Uruguay) lo mencionan de forma genérica.

El siniestro de trabajo de tránsito durante la jornada laboral es un problema de seguridad y salud laboral y por lo tanto debe ser contemplado en el Plan de Prevención de Riesgos Laborales de la empresa teniendo en cuenta además que este problema no afecta únicamente a aquellos trabajadores cuya tarea principal sea la conducción sino también a aquellos que aun teniendo otras funciones, también realizan desplazamientos debido a la labor que desempeñan, bien sea en vehículo privado, de flota, de empresa o cualquier otro medio de transporte.

Que los siniestros de tránsito se produzcan fuera del lugar de trabajo no debe significar que las empresas no se ocupen de la seguridad vial.

Un instrumento muy eficaz son los programas que pueden llevar a cabo las empresas entre sus empleados para que tomen conciencia sobre las consecuencias de los siniestros de tránsito y de la importancia de aplicar las medidas preventivas oportunas para evitarlos.

De forma complementaria, es imprescindible que las Administraciones expliciten en sus normas la obligatoriedad de evaluar el riesgo laboral asociado al uso de vehículos durante las jornadas de trabajo. En este sentido, las empresas deben obligatoriamente evaluar el riesgo de tránsito de sus trabajadores en jornada de trabajo e implementar cuantas medidas preventivas sean necesarias.

Como se puede observar, este apartado tampoco está muy desarrollado entre los países estudiados.



Solo Colombia y en determinados sectores, exige que las empresas diseñen un Plan Estratégico de Seguridad Vial con las acciones como: jornadas de sensibilización de personal, oferta permanente de cursos de seguridad vial y perfeccionamiento de la conducción.... etc. Si el resto de los países caminaran en el mismo sentido, sin duda supondría un paso importante para la reducción de la siniestralidad vial laboral.



## 5. Campañas y programas de seguridad de tránsito laboral a cargo de las Administraciones Públicas Nacionales

Además del empleador como responsable de la gestión integral de los riesgos ocupacionales de sus trabajadores incluidos los relacionados con los siniestros laborales de tránsito, las Administraciones públicas tienen un papel fundamental y corresponsable con las situaciones del riesgo de tránsito que se analiza.

Para que lleve a cabo su función se hace necesario un entramado de leyes y documentos estratégicos que pongan en valor la seguridad laboral vial de manera que las administraciones y empresas comiencen a trabajar desde el punto de vista de la prevención.

Basándose en la normativa existente, las Administraciones Públicas deberían establecer campañas y programas que fomentasen la disminución y prevención de la siniestralidad vial y favoreciesen la implantación de la cultura de la seguridad vial en las empresas.

A efectos de conocer el estado de la situación en los países de la Región se recogió en el cuestionario mandado la siguiente pregunta **¿El Ministerio de Trabajo o alguna de sus Instituciones, realiza campañas específicas en seguridad de tránsito laboral?.**

Como en casos anteriores, las fuentes de las que se obtuvo la información se señala mediante asteriscos:

\* si la proporciona la institución designada por el país

\*\* si procede del trabajo de investigación de la OISS



A continuación se presenta el resultado de la investigación ordenado por países.

### ARGENTINA\*\*

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tiene como objetivo reducir la tasa de siniestralidad y establece planes generales para la ciudadanía.

Además, se hace especial hincapié en el armado de programas de educación vial, en la capacitación de conductores profesionales y de autoridades de control, en el control de la emisión de la Licencia Nacional de Conducir y en la Revisión Técnica Obligatoria para los vehículos.

### BOLIVIA\*\*

La educación vial se constituye en el medio fundamental para evitar siniestros de tránsito, para lo cual las autoridades competentes elaborarán la normativa específica para el funcionamiento de centros de enseñanza para conductores. Programarán actividades educativas y coordinarán con los medios de comunicación la transmisión de mensajes referidos a la educación vial (Ley General de Transporte, 16 de agosto de 2011).

### CHILE\*\*

Plan Nacional de Seguridad Vial para Motocicletas: Entre sus medidas propone cursos de seguridad vial para conductores profesionales. Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. CONASET.

### COLOMBIA\*\*

NO DETECTADA



### COSTA RICA\*

El Ministerio de Trabajo o alguna de sus instituciones sí realiza campañas específicas en seguridad de tránsito laboral. (Código del Trabajo. Título IV)

### CUBA\*\*

NO DETECTADA

### ECUADOR\*\*

NO DETECTADA

### EL SALVADOR \*

Sí. No se indica nada de forma específica en cuanto a contenidos.

### GUATEMALA\*\*

El Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, la Dirección General de Transportes Extraurbanos, y las municipalidades que hayan asumido competencia de la administración de tránsito, deberán divulgar convenientemente las normas de la presente Ley entre empresas y conductores de vehículos de transporte y de carga a que se refiere la misma.

(Ley Preventiva de Hechos Colectivos de Tránsito. Decreto N° 15-2014).

### HONDURAS\*\*

NO DETECTADA



### MÉXICO \*

Sí. No se indica de forma específica en cuanto a contenidos

\*\* Datos de la OISS

Es obligación de las autoridades de tránsito, en coordinación con las que sean competentes, crear y desarrollar programas de educación vial dirigidos a:

III. Conductores de vehículos de uso particular o comercial;

IV. Conductores de servicio público, tanto de pasajeros como de carga y especializados;

(Ley/Reglamento de Tránsito).

### NICARAGUA\*\*

NO DETECTADA

### PANAMÁ\*\*

NO DETECTADA

### PARAGUAY\*\*

NO DETECTADA

### PERÚ\*\*

NO DETECTADA



R. DOMINICANA\*\*

NO DETECTADA

URUGUAY\*\*

La Unidad Nacional de Seguridad Vial en su Plan de Acción 2015 en el Objetivo específico 12 tenía previsto profundizar el eje Seguridad vial y Trabajo.

VENEZUELA\*\*

NO DETECTADA



## 5.2 Información comparada

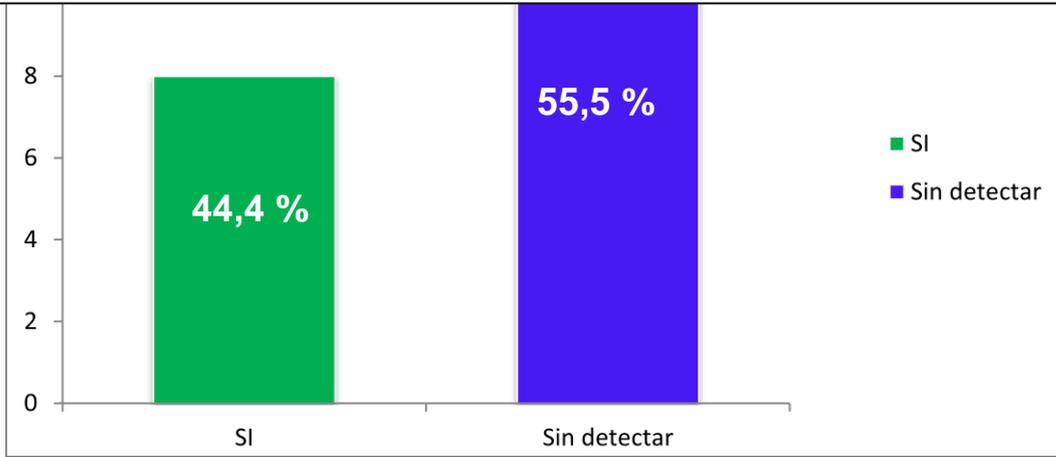
La información recogida en el apartado 5 se recoge en formato de tabla para facilitar su comparación.

País	SI	NO	NO DETECTADA	Organismo
Argentina**	x			Agencia Nacional de Seguridad Vial
Bolivia**	x			Las autoridades competentes
Chile**	x			Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. CONASET
Colombia**			x	
Costa Rica*	x			Establecido por el Código del Trabajo. Título IV
Cuba**			x	
Ecuador**			x	
El Salvador *	x			
Guatemala**	¿?			Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, la Dirección General de Transportes Extraurbanos
Honduras**			x	
México *	x			
Nicaragua**			x	



Panamá**			x	
Paraguay**			x	
Perú**			x	
R. Dominicana**			x	
Uruguay**	x			Unidad Nacional de Seguridad Vial
Venezuela**			x	

Países en los que las Administraciones Públicas llevan a cabo programas de seguridad de tránsito laboral





### 5.3. Conclusiones

De las conclusiones que pueden derivarse del análisis de las Campañas y programas de seguridad de tránsito laboral a cargo de las Administraciones Públicas Nacionales se pueden extraer los siguientes comentarios:

- Las Administraciones públicas responsables de sensibilizar en cuanto al siniestro laboral de tránsito, no disponen de campañas sistemáticas de promoción.
- Las Empresas con un riesgo elevado de este tipo de siniestro por ser el objeto social de su actividad el transporte de mercancías, viajeros, distribución de paquetería, ..., tampoco disponen de campañas y programas para sus trabajadores expuestos.
- Se hace necesario por parte de las Administraciones:
  - En primer lugar una clara definición legal del riesgo vial laboral, que ponga en valor la seguridad laboral vial
  - Un mayor compromiso en la sensibilización y promoción de este tipo e siniestro de trabajo



## 6. Análisis de la situación del siniestro laboral de tráfico en los países iberoamericanos

Establecer una clasificación comparada de países según la importancia que se detecta en materia de seguridad vial laboral en sus normativas nacionales, es siempre subjetivo, más si cabe cuando no es clara la definición de este término, y cuando tampoco es suficientemente clara la legislación al respecto en los diferentes países de la Región.

No obstante y para objetivar al máximo posible, la situación en materia de seguridad vial laboral, teniendo en cuenta las preguntas utilizadas en el cuestionario base empleado en esta prospección, se establecen los siguientes criterios:

### A) Apartado referido al concepto legal del accidente laboral de tránsito (Apartado 3.1)

<b>Los siniestros “in itinere” se consideran siniestros de trabajo</b>	
<b>Puntos entre 0 y 5</b>	
SI	5
NO	0
SIN ESPECIFICAR	2



<b>Los siniestros “en misión” se consideran siniestros de trabajo</b>	
<b>Puntos entre 0 y 5</b>	
SI	5
NO	0
SIN ESPECIFICAR	2

<b>Para evitar los siniestros “en misión” ¿es necesario que los trabajadores reciban formación específica en seguridad vial?</b>	
<b>Puntos entre 0 y 5</b>	
SI	5
NO	0
SIN ESPECIFICAR	2
GENÉRICO	3

<b>Los conductores profesionales ¿deben tener un Certificado de Aptitud Profesional específico?</b>	
<b>Puntos entre 0 y 5</b>	
SI	5
NO	0
SIN ESPECIFICAR	2
EN ALGUN CASO	3



<b>Los conductores de vehículos de transporte de sustancias peligrosas ¿necesitan capacitación especial?</b>	
<b>Puntos entre 0 y 5</b>	
SI	5
NO	0
SIN ESPECIFICAR	2
EN ALGUN CASO	3

Máxima puntuación por país, 25 puntos

**B) Apartado referido a la integración del accidente laboral de tráfico en el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud (Apartado 3.2)**

<b>Incorporación de la evaluación del riesgo de siniestro de tránsito en jornada de trabajo</b>	
<b>Puntos entre 0 y 10</b>	
SI	10
NO	0
SIN ESPECIFICAR	5

Máxima puntuación por país, 20 puntos



C) Apartado referido a la existencia de Campañas de Seguridad Vial laboral  
(Apartado 5)

<b>Campañas de Seguridad Vial laboral</b>	
<b>Puntos entre 0 y 5</b>	
SI	5
NO	0
NO DETECTADA	2

Máxima puntuación por país, 5 puntos

Con estos criterios, con los que **la máxima puntuación posible por país es de 50 puntos**, se puede realizar una aproximación a la valoración de la importancia que los países otorgan a los siniestros laborales de tránsito en cuanto a las normativa y obligaciones establecidas.



*Propuesta de un Plan de Acción  
para la promoción de la Seguridad Vial Laboral  
en América Latina*

País	Puntos obtenidos (máximo 50 puntos)	
	Puntos	%
Colombia	47	94,00
Costa Rica	44	88,00
Argentina	39	78,00
Nicaragua	37	74,00
Panamá	37	74,00
Honduras	36	72,00
Uruguay	35	70,00
Venezuela	35	70,00
Chile	34	68,00
México	34	68,00
Bolivia	32	64,00
R. Dominicana	32	64,00
Ecuador	31	62,00
Paraguay	31	62,00
Perú	30	60,00
Cuba	25	50,00
Guatemala	25	50,00
El Salvador	22	44,00



De esta forma, se observa que el país que otorga a los siniestros laborales de tránsito mayor importancia en cuanto a las normativas y obligaciones establecidas es según muestra la anterior tabla, Colombia, seguido de Costa Rica y Argentina. La tabla también aquellos países en los que la seguridad vial laboral está menos desarrollada.

## 7. Conclusiones

El trabajo realizado por la Federación de Seguridad Vial de España, FESVIAL, y la Organización Iberoamericana de Seguridad Social, OISS, en el marco del Proyecto **“Promoción de la Seguridad Vial Laboral en América Latina”** subvencionado por el Banco de Desarrollo de América Latina CAF, ha puesto de manifiesto no solo la escasa información estadística del siniestro laboral de tránsito detectable a nivel país en la Región Iberoamericana, sino también la inexistencia de estudios o análisis comparados al respecto.

En cuanto a datos estadísticos de siniestralidad laboral de tránsito, ha sido posible localizar indicadores parciales de algunas Aseguradoras de Riesgos del Trabajo en algunos países, con criterios no homogéneos entre ellas. A pesar de ello, el análisis llevado a cabo ha impedido establecer indicadores-país de este tipo de siniestro.

En cuanto al análisis de la consideración legal del siniestro laboral de tránsito, que se aporta en este Entregable 2, también han existido múltiples dificultades en establecer parámetros comparados, dada la diversidad de matices tanto en su concepción como en su determinación y sobre todo en su consideración a la hora de tratarse como siniestro de trabajo con obligatoriedad de prestación económica por parte de las Aseguradoras de



Riesgos de Trabajo en las diferentes legislaciones de los países de la Región Iberoamericana.

Teniendo en cuenta estas limitaciones detectadas, a continuación se aportan las conclusiones más significativas obtenidas del análisis efectuado, según los apartados estudiados.

### **a) Siniestro laboral de tránsito (ALT) en las legislaciones nacionales de la Región, sobre Seguridad y Salud en el Trabajo**

#### **a.1) Siniestro de trabajo “in itinere”**

- Solamente en las legislaciones de Cuba, Guatemala y Paraguay, no está especificado **claramente** el concepto de siniestro de trabajo “in itinere”.
- En Perú y Uruguay no se considera el siniestro de trabajo “in itinere” como siniestro de trabajo. De forma explícita indican que el siniestro que se produce en el trayecto de ida y retorno al centro de trabajo NO constituye siniestro de trabajo. Perú es el país más restrictivo, al no admitirlo ni siquiera en el caso de que el transporte haya sido realizado por cuenta de la Entidad empleadora.
- En el resto de países iberoamericano, el siniestro de trabajo “in itinere” tiene consideración legal de siniestro de trabajo. De los 13 países que lo consideran como siniestro de trabajo, 5 aclaran que se consideraran de trabajo siempre y cuando el trabajador no haya interrumpido o alterado dicho trayecto por causas ajenas al trabajo y 3 acotan que siempre que el empleador provea los servicios de transporte.



- En esta información se aprecia una diversidad de criterios y matices entre los distintos países para definir el concepto de “siniestro in itinere”, tanto en el bloque de países que contesta “SI” como en el bloque de los que contestan “NO”. Y hasta dentro del mismo bloque de países que contesta “SI” no hay criterios homogéneos para definir el concepto de “siniestro in itinere” y lo mismo ocurre en el bloque de los “NO”.

#### **a.2) Siniestro de trabajo “en misión”**

- **Consideración legal**
  - Todos los países de la Región tienen determinado en sus legislaciones nacionales, el siniestro laboral “en misión” como siniestro de trabajo. Todos coinciden en afirmar que siempre y cuando el trabajador esté realizando algún diligencia relacionada con su actividad laboral o encomendada por el empleador independientemente del lugar de trabajo. Todos los países menos Argentina incluyen también en este concepto los siniestros ocurridos fuera de las horas de trabajo.
  - Solo está poco clarificado este tipo de siniestro en las legislaciones de Argentina, Cuba, Ecuador, Guatemala y Paraguay.
  - Los dos países que admiten con matices el siniestro “en misión” son Honduras y Venezuela que no aclaran las circunstancias que



se tienen que dar para que este tipo de siniestros se puedan considerar como siniestros de trabajo.

- ***Necesidad de formación específica en materia de riesgos laborales***
  - Solamente Colombia tiene establecido claramente la obligatoriedad de formación específica obligatoria para el riesgo de seguridad vial de los trabajadores expuestos a este riesgo.
  - De los países analizados, en 7 de ellos (Nicaragua, Panamá, Paragua, Perú, Dominicana Uruguay y Venezuela, tienen establecida de forma muy genérica esta obligatoriedad.
  - Y en el resto de los 10 países (Argentina, Bolivia, Chile, Costa Rica, Cuba, Ecuador, Salvador, Guatemala, Honduras y México) no está especificada la obligatoriedad de esta formación específica.

### **a.3) Normatividad en la formación de riesgos laborales para conductores profesionales**

- Todos los países disponen de legislación nacional específica sobre la obligatoriedad de formación para los conductores profesionales.



- No obstante, en solo 5 países (Argentina, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela) está concretado el tipo de formación para vehículos que transportan cargas peligrosas. En el resto de países no se detalla el contenido de esta formación relevante para riesgos profesionales.

**b) Incorporación de la evaluación del riesgos del siniestro de tránsito en jornada de trabajo en el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo del país**

- Aunque un importante porcentaje de los siniestros de trabajo son de tránsito, los distintos países no han dado la suficiente importancia a la seguridad vial laboral como pieza clave para la mejora de las condiciones de seguridad y salud de los trabajadores.
- El siniestro de trabajo de tránsito es un problema de seguridad y salud laboral y por lo tanto debe ser contemplado en el Plan de Prevención de Riesgos Laborales de la empresa. Debe tenerse en cuenta además, que este problema no afecta únicamente a aquellos trabajadores cuya tarea principal sea la conducción sino también a aquellos que aun teniendo otras funciones, realizan desplazamientos debido a la labor que desempeñan, bien sea en vehículo privado, de flota, de empresa o cualquier otro medio de transporte.
- Que los siniestros de tránsito se produzcan fuera del lugar de trabajo no debe significar que las empresas no se ocupe de la seguridad vial de sus trabajadores.



- Solo Colombia tiene la obligatoriedad de realizar dicha evaluación cuando se dé la circunstancia de que el empleador necesite implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial, en cuyo caso deberá articularlo con el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo.
- Costa Rica establece como obligación de los empleadores de las empresas que dispongan de chóferes de autobuses realizar estudios para evaluar los niveles de riesgos e implementar los mecanismos necesarios para corregir problemas de ruido, vibración, ventilación, espacio, confort entre otros riesgos laborales.
- De todos los países analizados y aunque la integración de este riesgo laboral en el sistema preventivo general de la empresa sea fundamental, 6 (Argentina, Honduras, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Uruguay) lo mencionan de forma genérica.
- 9 de los países no hacen ningún tipo de mención a la integración de este riesgo laboral en los sistemas de gestión de riesgos laborales
- El Salvador, contesta explícitamente que NO dispone de esta integración (datos proporcionados por la Institución competente)

**c) Obligatoriedad por parte de las empresas, de establecer programas/planes de seguridad de tránsito laboral u otro tipo de iniciativas en relación con la movilidad y seguridad vial**



- Si las Administraciones y las empresas se sensibilizaran y tomaran conciencia de la gravedad de la situación se podría avanzar muy positivamente hacia unos niveles aceptables en seguridad vial dentro del entorno laboral.
- Un instrumento muy eficaz son los programas que pueden llevar a cabo las empresas, para que tanto los empleadores como los empleados, tomen conciencia sobre las consecuencias de los siniestros de tránsito y de la importancia de aplicar las medidas preventivas oportunas para evitarlos, así como elementos y regulaciones que garanticen la seguridad de sus empleados.
- Solo Colombia establece explícitamente que existe la obligatoriedad de que las empresas dispongan de programas/planes de seguridad vial, a través de la Ley 1.503 de 2011 y del Decreto 2851 de 2013. Esto afecta a determinados sectores, se exige que las empresas diseñen un Plan Estratégico de Seguridad Vial con acciones como, jornadas de sensibilización de personal, oferta permanente de cursos de seguridad vial y perfeccionamiento de la conducción, .... etc.
- Costa Rica ofrece el programa de “Empresa Segura” entre cuyos objetivos figura reducir el número de siniestros de tránsito en se vean involucrados los conductores, pasajeros y peatones propios de cada empresa y su entorno (comunidad)
- El Salvador afirma categóricamente que NO tiene establecida la obligatoriedad de fomentar campañas y programas en seguridad vial (datos proporcionados por el país).



*Propuesta de un Plan de Acción  
para la promoción de la Seguridad Vial Laboral  
en América Latina*

- En el resto de los países, 15 en total, no se ha detectado ningún tipo de información sobre el tema.