



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

## Entregable 4. Propuesta de un plan de acción

Proyecto contratado por la





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

*Agradecimientos*

*Parte de este documento ha sido posible gracias al trabajo personal y altruista de muchos profesionales que dedican su tiempo a mejorar la seguridad vial en sus contextos laborales, así como de funcionarios y personal técnico de las diferentes administraciones, tanto de los Ministerios de Trabajo y Agencias Nacionales de Tránsito, de los diferentes países que formaron parte de este estudio. A todos ellos, gracias por mejorar la seguridad vial.*



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

**Prólogo:**





## Contenido

<b>Prologo:</b> .....	<b>3</b>
<b>1.- Marco de referencia</b> .....	<b>5</b>
1.1. Magnitud del problema .....	5
1.2. El coste de los siniestros de tráfico .....	10
1.3. La seguridad vial laboral.....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>2. El proyecto: Plan de Acción para la Promoción de la Seguridad Vial en América Latina</b> .....	<b>12</b>
2.1. Principales resultados del Pilar 1: Análisis de la epidemiología vial laboral. ....	13
2.2. Plan de Acción para el Pilar 1: Análisis de la Epidemiología en la Siniestralidad Vial Laboral. ...	17
2.2.1. <i>Objetivo general EP1: Promoción y desarrollo de la seguridad vial laboral en los países de la región por parte de supraentidades como el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) y la Organización Iberoamericana de Seguridad Social (OISS).</i>	18
2.2.2. <i>Objetivo general EP2: Promover que las administraciones y gobiernos correspondientes de los países establezcan mecanismos para la obtención de datos de calidad sobre los siniestros de tránsito laborales.</i>	21
2.3. Principales resultados del Pilar 2: Análisis de la normativa y legislación de seguridad vial laboral.	24
2.4. Plan de Acción para el Pilar 2: Análisis del Marco Normativo de Seguridad Vial Laboral. ....	26
2.4.1. <i>Objetivo general NOR1: Introducir/Consolidar en la legislación la conceptualización de siniestro vial laboral. Promoción y desarrollo de la seguridad vial laboral en los países de la Región.</i>	27
2.4.2. <i>Objetivo general NOR2: Desarrollo de medidas para la promoción, supervisión y sanción de la seguridad vial laboral.</i>	29
2.5. Principales resultados del Pilar 3: Buenas Prácticas de empresas en seguridad vial laboral.....	31
2.6. Plan de Acción para el Pilar 3: Buenas Prácticas de seguridad vial laboral.....	35
2.6.1. <i>Objetivo general BP1: Promocionar y diseminar las acciones y buenas prácticas de seguridad vial laboral en Latinoamérica</i>	36
<b>3. Timing</b> .....	<b>37</b>
<b>4. Diagrama de los Objetivos Generales del Plan de Acción para la Promoción de la Seguridad Vial Laboral en Latinoamérica.</b> .....	<b>38</b>
<b>5. Diagrama de los Objetivos Específicos del Plan de Acción para la Promoción de la Seguridad Vial Laboral en Latinoamérica.</b> .....	<b>39</b>
<b>6. Anexo 1. Principales datos de siniestralidad vial y siniestralidad vial laboral.....</b>	<b>44</b>

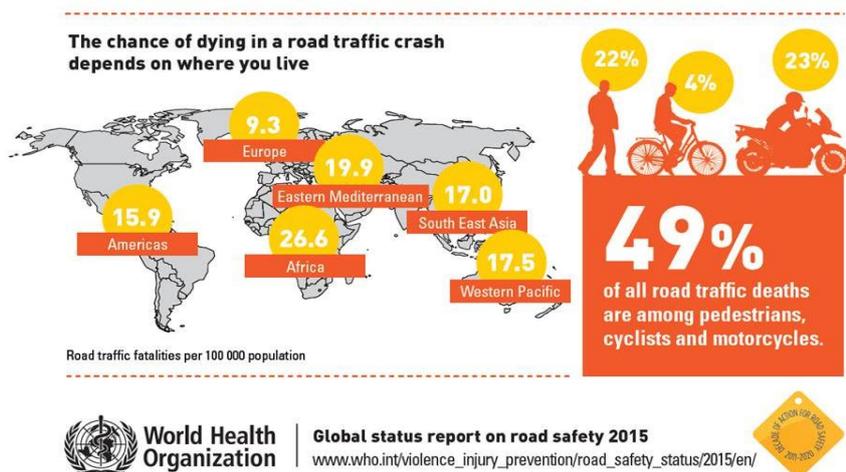


## 1.- Marco de referencia

### 1.1. Magnitud del problema

Según datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS), cada año mueren cerca de 1,3 millones de personas en las carreteras del mundo entero, y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales. Los siniestros de tránsito son una de las principales causas de muerte en todos los grupos etarios, y la primera entre personas de entre 15 y 29 años. En su informe “Estado de la Seguridad Vial a nivel Mundial” de 2015, la probabilidad de mortalidad en siniestros de tráfico a nivel mundial varía de una región del mundo a otra (Gráfica 1), siendo en la actualidad África el país con mayor mortalidad vial con un 26.6 por cada 100.000 habitantes.

Gráfica 1. Incidencia de la mortalidad de siniestros de tráfico a nivel mundial.





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

Al objeto de mitigar esta pandemia, en el 2009 la OMS publicó el primer informe sobre la situación de seguridad vial a nivel mundial para el cual reunió información de los Estados Miembros, diseñando un método normalizado de recogida de información con una serie de indicadores para obtener datos comparables. El resultado de este informe fue la primera evaluación de la seguridad vial a escala mundial, y puso de manifiesto las deficiencias y debilidades que presentaban las políticas, medidas y acciones de los países en esta materia.

A la luz de estos resultados, la OMS en su informe de 2009, la Comisión de Seguridad Vial Mundial hizo público un llamamiento en favor de un decenio de acción para la seguridad vial y en noviembre de ese año, el Gobierno de la Federación de Rusia acogió la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial (Moscú, 19-20 de noviembre de 2009), en cuyo transcurso se aprobó la Declaración de Moscú. En ella se acordaron 11 líneas generales de acción para el tratamiento de la seguridad vial a nivel global.

*Gráfica 2. Pilares de trabajo del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.*

## Pilares del plan



Fuente: [www.decadeofactionroadsafety.org](http://www.decadeofactionroadsafety.org)



El pilar 4 “Usuario de vías de tránsito más seguros” propone además dentro de sus actividades, el establecimiento y vigilancia de leyes de transporte, salud y seguridad laboral para el funcionamiento seguro de los vehículos comerciales de carga y transporte, servicios de transporte de pasajeros por carretera y el resto del parque automotor público y privado. Asimismo, propone: “Investigar, elaborar y promover políticas y prácticas integrales para reducir los traumatismos causados por el tránsito relacionados con el trabajo en los sectores público, privado e informal, en apoyo de las normas reconocidas a nivel internacional que rigen los sistemas de gestión de la seguridad vial y la salud y la seguridad laboral”.

En el tercer Informe de la OMS publicado en 2015 se presentan datos de más del 90% de la población mundial agrupado en 180 países y se concluye que el número de muertes por siniestro de tránsito (1,25 millones en 2013) se está estabilizando pese al aumento mundial de la población en un 4% y del uso de vehículos de motor en un 16%. Esto indica que las medidas de seguridad vial puestas en práctica en los últimos 3 años han salvado vidas humanas, muchas de ellas en contextos de movilidad laboral, aunque no podemos dejar de evidenciar que los siniestros de tránsito siguen representando un importante problema de salud pública y salud laboral pese a los avances logrados en algunos países, ya que en 2013 solamente el 7% de los países (28 de ellos en números absolutos) se considera que tienen leyes integrales de seguridad vial para la prevención de los cinco factores de riesgo básicos que explican mayor mortalidad y lesividad que son: el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, no uso del casco de ciclista, del cinturón y de sistemas de retención para niños.

En septiembre del 2015, las Naciones Unidas aprobaron la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, que comprende los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS 2) que reemplazan a los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM).

Para cumplir con los objetivos del Decenio y la “Agenda de Desarrollo Sostenible para 2030”, reduciendo a la mitad el número mundial de muertes y lesiones, se deberá acelerar el ritmo de los cambios legislativos y las medidas de intervención.



Debemos tener en cuenta que las medidas a aplicar han de ser, en las diferentes circunstancias que se encuentren los ciudadanos y aplicadas a lo largo de todo su ciclo vital, ya que la movilidad forma una parte vital y primaria en nuestra vida y el riesgo en el tráfico es compartido.

Esta situación no es ajena a la realidad laboral, ya que cada año se producen miles de siniestros de tránsito mortales y con lesiones por motivos laborales, convirtiéndose así en un verdadero problema de salud vial y laboral, por lo que los cambios legislativos también deben afectar a la legislaciones de prevención de riesgos laborales y promoción de la salud en el trabajo, en lo que a movilidad del trabajador se refiere.

Los desplazamientos laborales producen gran parte de la movilidad que se genera diariamente en nuestras vías puesto que es la actividad humana que más personas moviliza; ir o volver del trabajo o trabajar en el transporte ya sea de mercancías o de pasajeros.

Entre los medios de transporte utilizados, el vehículo privado es el que mayor uso se le da, ocasionando muchas veces tráfico denso y atascos, sobre todo coincidiendo con las horas más comunes de entrada y salida de los centros de trabajos. Pero el principal inconveniente de ponerse al volante de un vehículo, no es el tiempo que se va a tardar en llegar a su destino, o el consumo de combustible, sino el riesgo a sufrir un siniestro de tránsito. Conducir un vehículo implica exponerse a unos factores de riesgo que pueden ocasionarnos en un momento dado un siniestro de circulación.

Según cifras de seguridad y salud en el trabajo de la Organización internacional del trabajo ([OIT](#)), de los 317 millones de siniestros laborales que se producen cada año en el mundo, se estima que unas 30.000 personas fallecen al año en Iberoamérica debido a siniestros viales laborales,. De ahí la importancia de establecer planes específicos de prevención que contribuyan a su reducción.

## 1.2. La seguridad vial laboral



Tanto para cumplir los objetivos del decenio, así como los objetivos de desarrollo sostenible, debemos aproximarnos a los ciudadanos y no solamente a través de la educación vial en el contexto escolar o universitario, sino también en los contextos laborales. La seguridad vial tiene un papel vital en el trabajador y en su seguridad a la hora de desplazarse y en Europa ya desde los años 40, países como Inglaterra, conceptualizaban el siniestro de tráfico en el contexto laboral. Diferentes legislaciones han definido el siniestro laboral vial como: aquel que sufre la persona trabajadora en su desplazamiento de casa a su puesto de trabajo (siniestro laboral de tráfico in-itinere) y aquel que sufre la persona trabajadora durante su jornada laboral con un vehículo, ya que este es una herramienta de trabajo, (siniestro de tráfico en misión).

En los países Iberoamericanos, en particular, son más de 120.000 personas las que fallecen y 6 millones resultan heridas cada año por siniestros de tránsito, lo que representa un alto costo social, económico y sobre todo humano. Según datos de la Organización Iberoamericana de Seguridad Social (OISS), los siniestros laborales mortales representan un 30% de los siniestros de tránsito, convirtiéndose así en un verdadero problema de salud laboral.

Ante estos datos y realidad, resulta de vital importancia trabajar con las administraciones, entidades y empresas e introducir paso a paso la cultura de la seguridad vial para la prevención de los siniestros viales laborales. La seguridad vial laboral en este caso sería toda aquella, acción, formación, medida, política, proyecto, campaña, que este destinada a prevenir los siniestros de tráfico laborales, a reducir sus consecuencias, a velar por la calidad de vida en la movilidad y a promover la salud laboral de las personas trabajadoras en sus contextos laborales.

El proyecto “Promoción de la Seguridad Vial en América Latina”, pretende conocer el estado del arte en el que se encuentra la seguridad vial laboral en América Latina y a partir de aquí determinar un plan de acción para su promoción.



Para llevar a cabo este Plan como se ha mencionado anteriormente, es fundamental contar con la colaboración indispensables de los diferentes actores nacionales; por parte de los gobiernos y las administraciones a nivel país con la participación y colaboración de las Agencias Nacionales de Transito/Seguridad Vial, Ministerios de Trabajo, así como las asociaciones empresariales, las propias empresas, servicios de prevención y salud laboral y movimientos sindicales. A nivel de la municipalidad no se debe olvidar la importancia de las secretarías de movilidad, responsables municipales de seguridad vial y salud laboral, policías, etc. Con la implicación de todos ellos se logrará introducir la cultura preventiva de seguridad vial en la empresa y así reducir la siniestralidad y lesividad producida por los mismos y mejorar la calidad de vida laboral.

### 1.3. El coste de los siniestros de tránsito laborales

Las lesiones derivadas de los siniestros de tráfico llevan asociado un costo importante, aunque en muchas ocasiones, resultan difícil calcular por el número de variables a tener en cuenta y la variabilidad que los precios pueden tener dependiendo de en qué lugar o país se produzca el siniestro. Según datos ofrecidos por la OMS, un 3% PIB, cuestan de media a los países los siniestros de tráfico. Pero no solamente podemos tomar el PIB de un país como indicador del coste de los siniestros de tráfico, existen otros indicadores estandarizados de manera internacional que también nos permiten realizar aproximaciones sobre los costes de la siniestralidad, esto son los Años Potenciales de Vida Perdidos (APVP) que podremos aplicar a víctimas mortales y los Años de Vida Adaptados a la Discapacidad (AVAD) que podremos aplicar a lesionados graves a causas del siniestro. Los primeros nos dan el resultado del impacto de la mortalidad de personas jóvenes o de fallecimientos prematuros en la sociedad, es decir el resultado de la pérdida de años de un grupo poblacional frente a la esperanza de vida predeterminada para este grupo. Los segundos nos indican el porcentaje de años de vida ajustados en función de la discapacidad que sufrirá esta persona a causa del siniestro.



El costo de la siniestralidad en la vía laboral ronda entre el 1,2 y el 2,4% del PIB mundial anual. Este porcentaje se eleva a entre el 3 y el 4% del PIB de Iberoamérica, zona geográfica donde se estima que unas 30.000 personas fallecen al año debido a siniestros viales laborales, con lo que la aplicación de medidas y políticas de prevención en este ámbito son fundamentales, para reducir la cifra de siniestralidad, mortalidad y lesividad, y así apoyar a la OMS para conseguir alcanzar los objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

Resulta difícil establecer un modelo que nos ayude a predecir cuáles son realmente los verdaderos costos que puede tener la siniestralidad en la empresa, ya que existe un conjunto de variables de difícil seguimiento y cuantificación. A partir de aquí podríamos determinar que existen diferentes modelos y aproximaciones de costos que nos pueden servir para aproximarnos a conocer cuáles son los costos que un siniestro laboral vial pueden tener y por qué es recomendable prevenir su ocurrencia, sea cual sea el tamaño de la empresa.

La mayoría de modelos clasifican los costos de la siniestralidad laboral en costos directos o indirectos derivados de la siniestralidad y su prevención. Otros modelos utilizan el concepto de tangibles o intangibles en función de la facilidad/dificultad en la cuantificación del dato y desde hace un tiempo comienzan a utilizarse diferentes aplicaciones informáticas o calculadoras de costos, que aunque con ciertas limitaciones muestran datos interesantes.

Según el modelo de “Coste de los siniestros laborales viales para la empresa, desde la visión de la seguridad vial (Montoro et al.), como costes tangibles o directos e intangibles e indirectos, proponen las siguientes variables:



**COSTES DIRECTOS:** Son aquéllos que la empresa puede contabilizar y cuantificar fácilmente.

- Horas perdidas
- Coste por daños a vehículos
- Aumento de las primas del seguro en los vehículos accidentados.
- Coste por daños a infraestructura
- Atención médica
- Penalizaciones por demoras producidas
- Pérdida producción por baja laboral
- Recuperación de productividad con horas extras
- Costo de rotación de personal
- Costo de subcontratación o contratación de nuevo personal: costos de anuncios, procesos de selección, contratación, formación, etc.
- Distribución de los puestos de trabajo: sustituciones, formación, reentrenamiento, etc.
- Costo de las medidas preventivas a implantar para que el siniestro no se vuelva a repetir, etc.
- Otros

**COSTOS INDIRECTOS:** Son aquéllos que la empresa NO puede contabilizar y cuantificar fácilmente.

- Daños a la imagen de la empresa
- Perdida de clientes
- Perdida de una vida humana
- Perdida de calidad de vida del accidentado
- Otros

## **2. El proyecto: Plan de Acción para la Promoción de la Seguridad Vial en América Latina**



Este proyecto nace por vocación y compromiso de tres entidades. En primer lugar, de la CAF (Banco de Desarrollo de América Latina) y entidad financiadora del proyecto que dentro de sus objetivos y áreas de trabajo se encuentra el transporte y la seguridad vial, la OISS (Organización Iberoamericana de Seguridad Social) que trabaja en pro de la salud laboral y FESVIAL (Fundación para la Seguridad Vial) que desde hace más de dos décadas lleva trabajando en materia de investigación y prevención de siniestros de tráfico.

El proyecto se centra en el estudio del estado de la seguridad vial laboral en los siguientes países de América Latina: Argentina, Brasil, Uruguay, Paraguay, Chile, Colombia, Venezuela, Ecuador, Perú, Bolivia, República Dominicana, México y Panamá. Al objeto de obtener la información básica que formará parte del plan de acción para la promoción de la seguridad vial laboral, se realizó un análisis del estado de la situación en cada uno de estos países. Este análisis se apoya en tres pilares básicos, que son: epidemiología, legislación y buenas practicas, como se puede observar en la Gráfica 3.

*Gráfica 3. Ejes de diagnóstico.*



*Fuente: Elaboración Propia*

## 2.1. Principales resultados del Pilar 1: Análisis de la epidemiología vial laboral.



**El Pilar 1 del proyecto** consistió en la búsqueda, clasificación y análisis de datos epidemiológicos sobre siniestros viales laborales, en los 13 países que formaban parte del proyecto. El objetivo era averiguar; si se registraban los siniestros de tránsito laboral, dentro de las bases de datos de siniestros derivados de la movilidad laboral, tanto por las Agencias Nacionales de Tránsito como por los Ministerios de Trabajo, y en caso afirmativo, averiguar cómo se registraban, qué variables sobre el siniestro se recogían y cuál era la resistencia y calidad de los datos. Para su recogida, clasificación y análisis se diseñó una ficha de prospección de datos, que se envió a los responsables de las Agencias y Ministerios para su cumplimentación con diferentes variables implicadas en los siniestros como; gravedad, tipo de vehículos, tipo de siniestro, etc. El periodo clasificado y analizado ha sido de 7 años y abarca desde el año 2010 hasta el año 2016.

La búsqueda de información epidemiológica permitió averiguar: de qué datos disponía cada país sobre siniestros de tránsito en general (a través principalmente de los datos publicados por las Agencias Nacionales de Tránsito) y siniestros de tránsito laborales (a través de datos de los Ministerios de Trabajo).

La principal debilidad encontrada en esta fase del proyecto, como se concluyó en el entregable 1: “*Diagnóstico de la siniestralidad vial laboral en América Latina*” fue **la nula disponibilidad de datos de siniestros viales laborales por parte de las Agencias ya que ninguna de las participantes los registra ni tipifica. Esto indica, que tampoco se recoge en el parte policial de siniestros, el siniestro de tránsito con la variable motivo del desplazamiento “movilidad laboral in-itinere/misión”,** por lo que no se disponen de datos sobre siniestralidad vial laboral. Los Ministerios de Trabajo, aunque sí que registran el siniestro vial laboral, no disponen de muchas variables espaciotemporales y causales del siniestro, ni tampoco de variables sociodemográficos de la persona que conduce e implicados en el siniestro.

Hay que destacar que **las fichas de prospección de datos** diseñadas para la recogida y clasificación de datos **eran demasiado ambiciosas en el número de variables y datos a**



**recoger**, ya que se pretendía obtener una visión lo más completa posible de quién, dónde, cómo, cuándo y por qué de los siniestros de tránsito laborales, pero aún sin completar todas las variables de la ficha, **la disponibilidad de datos por parte de algunos países ha sido muy baja e incluso nula**, lo que supuso un reto en la determinación del diagnóstico y en la propuesta de acciones y medidas de mejora. Referente a las fuentes de información consultadas; Agencias Nacionales de Tránsito y Ministerios de Trabajo, destacamos las siguientes debilidades para la elaboración de un diagnóstico a través del estudio Análisis de la Epidemiología Vial Laboral:

*Agencias Nacionales de Tránsito:*

- **Falta de uniformidad en los datos y en el periodo de recogida de datos:** La información encontrada sobre siniestros viales no es uniforme ya que no todos los países disponían de datos del periodo analizado (2010-2016), ni tampoco se dispone de unos estándares mínimos en las variables de datos recogidos, **por lo que habría que implementar un registro de datos en los partes de siniestros de tráfico si queremos estandarizar resultados por periodos anuales.**
- **No existencia de registro de datos sobre siniestros viales laborales.** Las agencias no disponen de datos de siniestros de tránsito laborales, lo que indica que las políticas de prevención de siniestros de tránsito todavía no están lo suficientemente enfocadas a este tipo de siniestros.

*Ministerios de Trabajo:*

- **Hay escasa información estadística del siniestro laboral de tránsito.** El nivel de detalle de los datos proporcionados o que han sido localizados, es muy dispar para cada país. En algunos de ellos, solo se recogen datos totales de siniestros con víctimas y por el contrario en otros, se desagrega por tipo de vehículo utilizado. Al



igual que en las Agencias Nacionales de Tránsito, **habría que mejorar el proceso de recogida y clasificación de los datos.**

- **Conceptualización dispar del siniestro laboral vial.** Las definiciones de los conceptos de siniestro “in itinere”, en trayecto, de población afiliada, asegurada, ..., no son homogéneas en todos los países analizados, por lo que se tomaron para el proyecto las definiciones establecidas por la OISS. Ante esta realidad, sería necesario **consensuar la conceptualización sobre la siniestralidad vial laboral y estandarizarla a todos los países de la Región.**

Estas limitaciones han dificultado establecer comparaciones estandarizadas en el conjunto de países analizados.

Así mismo, tras el análisis epidemiológico, se observa además **la necesidad de hacer mayor hincapié en la promoción y sensibilización del siniestro laboral de tránsito**, considerando beneficioso desarrollar las siguientes actuaciones y propuestas de mejora a los países de la Región:

- Coordinación institucional entre las Agencias de Tránsito, de Salud y de Trabajo y organismos interrelacionados para consolidar las competencias en el ámbito de la seguridad vial laboral.
- Mejorar el Registro del siniestro laboral de tránsito diferenciado los dos posibles tipos de siniestro: “in itinere” e “in misión”, tanto para las Agencias Nacionales como los Ministerios de Trabajo.
- Clarificación en la conceptualización del siniestro vial laboral “in itinere” por parte de las Aseguradoras de Riesgos del Trabajo o Cajas nacionales del Seguro.
- Promover mediante Campañas desde las Administraciones Públicas (Salud, Trabajo, Policía, ...), la sensibilización ante el siniestro laboral de tránsito y de los costes socio-económico del mismo.



- Promover campañas de información sobre las obligaciones de los empleadores en registrar este tipo de siniestro en su doble vertiente.
- Establecer pautas de actuación en la prevención del siniestro laboral de tránsito por parte de las Inspecciones Nacionales de Trabajo.

## 2.2. Plan de Acción para el Pilar 1: Análisis de la Epidemiología en la Siniestralidad Vial Laboral.

Con los resultados obtenidos en el trabajo realizado en el **Pilar 1 del Proyecto: “Análisis de la Epidemiología Vial Laboral”** se proponen los siguientes objetivos generales (ver Tabla 1) para reducir las deficiencias detectadas dentro del Plan de Acción para la Promoción de la Seguridad Vial Laboral en América Latina.

*Tabla 1. Objetivos Generales del Pilar 1. Análisis de la Epidemiología en la Siniestralidad Vial Laboral.*

	Objetivo General	Entidades Implicadas
<b>Pilar 1</b> “Análisis de la Epidemiología en la Siniestralidad Vial Laboral”	EP1. Promoción y desarrollo de la seguridad vial laboral en los países de la Región.	OISEVI y OISS
	EP2. Promover que las administraciones y gobiernos correspondientes de los países establezcan mecanismos para la obtención de datos de calidad sobre siniestros de tránsito laborales.	Ministerios de Trabajo y Agencia Nacionales de Tránsito

*Fuente: Elaboración Propia*

Los objetivos generales del Pilar 1, se centrarían concretamente en la promoción y desarrollo de la seguridad vial laboral en los diferentes países de la región por parte de grandes entidades como son la Organización Iberoamericana de Seguridad Social (OISS) y el



Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI), al objeto de darles impulso y en el establecimiento de mecanismos para una buena obtención de datos epidemiológicos sobre siniestros viales laborales, elemento básico para establecer diagnósticos eficientes.

### 2.2.1. Objetivo general EP1: Promoción y desarrollo de la seguridad vial laboral en los países de la región por parte de supraentidades como el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) y la Organización Iberoamericana de Seguridad Social (OISS).

Para el éxito en la promoción de la seguridad vial laboral en los países de la región será importante contar con el apoyo de dos supraentidades como son el OISEVI (Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial) y la OISS (Organización Iberoamericana de Seguridad Social), ambas entidades directamente relacionadas con la movilidad y el desarrollo laboral y que serían directamente participantes de este objetivo, e impulsoras de la iniciativa, ya que por sus características, la mayoría de los países que forman parte del estudio y el resto de países de América Latina, son miembros de estas entidades y participan en sus objetivos y políticas.

Aunque este objetivo no está directamente relacionado con la epidemiología, o con la recogida de datos, es de vital importancia que estas grandes entidades den impulso y cobertura a los diferentes gobiernos nacionales en esta materia novedosa, y sobre todo será importante que generen un marco de referencia y una hoja de ruta global, para reducir la siniestralidad vial derivada de la movilidad laboral.

En la Tabla 2 se presentan los objetivos específicos para el objetivo general EP1.

*Tabla 2. Objetivos específicos para el objetivo general EP1.*



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

<b>Objetivo general EP1: Promoción y desarrollo de la seguridad vial laboral en los países de la Región.</b>				
Objetivo específico	Prioridad	Resultado	Método	Entidades implicadas
EP 1.1 Incorporar como objetivo prioritario la seguridad vial laboral dentro de su estrategia.	Alta	Incluir la seguridad vial laboral como un hito importante dentro de los objetivos y estrategias de la OISS y el OISEVI.	Convenio de colaboración Restablecer los objetivos y líneas de actuación	OISEVI OISS
EP 1.2 Proporcionar un marco de referencia integral en materia de seguridad vial laboral.	Media	Documento general que referencie qué es y cómo se debe trabajar la seguridad vial laboral.	Convenio de colaboración Elaborar un documento que describa qué es la seguridad vial laboral y cómo desarrollarla	OISEVI OISS
EP1.3 Establecer líneas de actuación individuales y conjuntas que favorezcan la creación de políticas y medidas de seguridad vial laboral por parte de los países.	Media	Definición de políticas generales de actuación en seguridad vial laboral a nivel individual y conjuntamente como entidades implicadas.	Convenio de colaboración. Guía y Plan de Acción.  Desarrollar medidas generales a aplicar y medidas más concretas en función de las circunstancias particulares de cada país	OISEVI OISS Agencias Nacionales de Tránsito Ministerios de Trabajo
EP1.4 Desarrollar acciones de divulgación y conocimiento sobre la importancia de la seguridad vial	Baja	Organización de jornadas, seminarios, congresos,... con la participación de responsables de OISS y OISEVI, y	Convenio de colaboración. Guía y Plan de Acción.  Diseñar un calendario de	OISEVI OISS Empresas



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

laboral en los países de la Región.		de expertos en la materia y empresas	eventos relacionados con las seguridad vial laboral priorizando aquellos países donde haya más déficits e involucrando a empresas locales que sirvan de ejemplo de buenas prácticas	
EP1.5 Realizar campañas generales de concientización en seguridad vial laboral aplicables a los distintos países de la Región.	Alta	Desarrollo de herramientas y materiales accesibles a las administraciones nacionales con competencias en movilidad y en las empresas.	Convenio de colaboración. Guía y Plan de Acción.  Diseño de materiales publicitarios y de comunicación; folletos, posters, carteles, banners, etc. para divulgar en las empresas	OISEVI OISS Empresas Servicios de Prevención
EP1.6 Desarrollar un observatorio de seguridad vial laboral.	Baja	Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial Laboral	Implicar a los países de la Región para crear un Observatorio de Seguridad Vial Laboral	OISEVI OISS
<p>OISEVI: Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial OISS: Organización Iberoamericana de Seguridad Social</p>				

*Fuente: Elaboración Propia*



Estos objetivos específicos pretenden de una manera minuciosa generar una cobertura, con el apoyo de supraentidades y la colaboración de las empresas, global para la prevención de la lesividad y mortalidad derivada de la movilidad laboral a nivel de Latinoamérica, para que posteriormente, los gobiernos de los diferentes países, tengan una hoja de ruta al objeto de poder alcanzar sus objetivos de una manera individual y concreta.

Tener un apoyo de estas entidades garantiza una mejor estandarización de las políticas y resultados y un mejor seguimiento de los resultados a nivel global.

### 2.2.2. Objetivo general EP2: Promover que las administraciones y gobiernos correspondientes de los países establezcan mecanismos para la obtención de datos de calidad sobre los siniestros de tránsito laborales.

Para el desarrollo de este objetivo general será necesario la implicación de los diferentes gobiernos y que a su vez impliquen a las empresas, pues se debe crear un buen registro de datos sobre siniestralidad vial derivada de la movilidad laboral para la estandarización y homogenización. En la Tabla 3, se presentan los objetivos específicos que ayudaran a consolidar un buen registro de datos sobre siniestralidad vial laboral.

*Tabla 3 Objetivos específicos para el objetivo general EP2.*

Objetivo general EP2: Promover que las administraciones y gobiernos correspondientes de los países establezcan mecanismos para registrar datos de siniestros de tránsito laborales.				
Objetivo específico	Prioridad	Resultado	Método	Entidades Implicadas



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

<p>EP2.1. Estandarizar la conceptualización de siniestro laboral vial, in itinere y en misión</p>	<p>Alta</p>	<p>Introducción en las legislaciones nacionales los conceptos de siniestralidad vial laboral, siniestro in itinere y en misión</p>	<p>Mesa de trabajo</p> <p>Revisar las legislaciones referentes a siniestralidad vial y siniestros laborales y en aquellas que no se mencionen o se conceptualicen introducirlo</p>	<p>Agencias Nacionales de Tránsito.</p> <p>Ministerios de Trabajo</p>
<p>EP2.2. Determinar indicadores cuantitativos y cualitativos sobre el siniestro vial laboral.</p>	<p>Media</p>	<p>Anexo de base de datos donde se recoja la tipología de siniestro vial laboral</p>	<p>Mesa de trabajo</p> <p>Establecer indicadores generales para medir el siniestro de tránsito laboral en los países de la Región.</p>	<p>Agencias Nacionales de Tránsito</p> <p>Ministerios de Trabajo</p>
<p>EP2.3. Incluir en los partes de siniestros variables que reflejen el concepto de siniestro laboral vial.</p>	<p>Alta</p>	<p>Anexo que se incluirá en el parte de siniestros con datos de registro de los siniestros de tránsito laborales</p>	<p>Mesa de trabajo</p> <p>Modificar los partes de siniestros de tránsito y siniestros laborales para incluir un registro de los siniestros de tránsito laborales</p>	<p>Agencias Nacionales de Tránsito</p> <p>Ministerios de Trabajo</p>
<p>EP 2.4. Desarrollar programas de formación dirigidos policías y agentes de tránsito, para conceptualización e intervención del siniestro de tránsito laboral.</p>	<p>Baja</p>	<p>Programa de formación en materia de seguridad vial laboral</p>	<p>Mesa de trabajo</p> <p>Capacitar a agentes responsable de cumplimentar el parte de siniestros viales sobre las circunstancias del siniestro vial laboral</p>	<p>Agencias Nacionales de Tránsito</p> <p>Ministerios de Trabajo</p> <p>Servicios de Prevención</p>



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

				Asociaciones empresariales  Sindicatos
EP 2.5. Creación de observatorio o área de expertos que promueva políticas de seguridad vial laboral.	Baja	Políticas y medidas orientadas a la prevención de los siniestros viales laborales	Creación de un órgano que coordine las acciones definidas de seguridad vial laboral en coordinación conjunta de los países de la Región	Agencias Nacionales de Tránsito  Ministerios de Trabajo  Servicios de Prevención  Asociaciones empresariales  Sindicatos
EP 2.6. Promover campañas de información sobre las obligaciones de los empleadores en incluir los siniestros de tránsito laborales en sus planes de prevención.	Alta	Dossier de información a la empresas	Desarrollo de campañas y acciones de información y concientización dirigidas a los empleadores	Agencias Nacionales de Tránsito  Ministerios de Trabajo  Servicios de Prevención  Asociaciones empresariales  Sindicatos

Estos objetivos específicos pretenden generar una línea de trabajo donde, desde el momento que se produce el siniestro haya una buena recogida de información y datos por parte de los agentes de tránsito y empleadores, así como un buen registro y tratamiento de los mismos.



Estos datos deben formar parte de la base de datos de siniestros que disponga cada país, para posteriormente poder realizar comparaciones y análisis estadísticos, que permitan conocer cómo se producen los siniestros viales laborales y qué medidas debemos implementar para reducirlos. Constituye una base esencial para la aplicación del resto de medidas, así como para el buen funcionamiento del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial Laboral.

### 2.3. Principales resultados del Pilar 2: Análisis de la normativa y legislación de seguridad vial laboral.

**El Pilar 2 del proyecto** consistió en el análisis de la normativa y legislación que, sobre seguridad vial laboral, disponían los 13 países que formaban parte del proyecto. El objeto era averiguar si la legislación de cada uno de los países recogía la conceptualización de siniestros de tránsito laborales y en caso que lo hiciera, qué tipología recogía y qué tratamiento daba a estos datos.

El análisis normativo dio como primera conclusión **la no existencia de la conceptualización de siniestro laboral vial (ni en itinere, ni en misión) en las legislaciones de tránsito y seguridad vial, gestionadas por las Agencias Nacionales de Tránsito**, solamente aparecen esta conceptualización en las legislaciones relacionadas con la prevención de riesgos laborales y siniestro laboral, gestionadas por los Ministerios de Trabajo.

Desde la Organización Iberoamericana de Seguridad Social (OISS) se realizó el análisis de 18 países, 5 más de los que en un principio se analizaron en el proyecto, puesto que se consideró interesante en este apartado de análisis de la normativa, incluir todos los países de la Región que forman parte de la OISS.

**Referente al siniestro “in itinere”**, de los 18 países analizados, el 72% introducen de forma clara en su legislación el siniestro “in itinere” como siniestro de trabajo, aunque con ciertas diferencias entre los países.



**Referente al siniestro en misión,** de los 18 países analizados el 61% consideran específicamente como siniestros de trabajo este tipo de siniestro, pero no con las mismas matizaciones terminológicas.

**Referente a los siniestros de tránsito de los conductores profesionales,** todos los países consideran estos siniestros como siniestros laborales, es el punto donde existe mayor unión y concreción y además se especifica en la ley el tipo de formación que deben realizar estos profesionales.

Se debe tener en consideración que cuando los gobiernos aprueban legislaciones específicas para la prevención de la siniestralidad vial laboral, es un indicador fundamental para continuar reduciendo las cifras de muertos y lesionados.

Otros de los problemas detectados en esta fase, como se concluyó en el entregable 2: “*Análisis del marco normativo en seguridad vial laboral*” es la necesidad de que los gobiernos de los diferentes países estudiados cuenten con marcos normativos, políticas nacionales de seguridad y salud en el trabajo y sistemas de notificación y registro de los siniestros de tráfico laborales para poder plantear las estrategias de prevención y control adecuadas, así como contar con un sistema de inspección eficaz para velar por el cumplimiento de la norma.

La mayoría de la legislación vigente analizada se centra en la seguridad vial de los conductores profesionales, incluso en su proceso formativo y de reciclaje, **aunque se debería determinar una formación más específica para ellos y establecer una formación básica de riesgos para los conductores no profesionales pero que utilizan su vehículo como herramienta de trabajo.**

Además, la terminología sobre siniestralidad vial utilizada por los diferentes países no es homogénea, si en el concepto básico, pero no en las diferentes variables, por lo que para poder realizar una comparativa con un buen nivel de fiabilidad **es necesario consensuar**



**definiciones terminológicas**, sobre todo en la definición de qué es el siniestro in itinere y en misión.

El análisis normativo en seguridad vial laboral, también ha puesto de manifiesto que 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, tanto legislativas como otro tipo de actuaciones. 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 de tránsito se conviertan en un objetivo prioritario de todas las partes implicadas.**

A nivel internacional el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 busca combatir también la siniestralidad vial laboral. 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. Esta normativa internacional favorece la promoción de la seguridad vial laboral y es una herramienta básica que pueden promocionar los diferentes gobiernos.

#### **2.4. Plan de Acción para el Pilar 2: Análisis del Marco Normativo de Seguridad Vial Laboral.**

Con los resultados obtenidos en el trabajo realizado en el **Pilar 2 del Proyecto: “Análisis del Marco Normativo en Seguridad Vial Laboral”** se proponen los siguientes objetivos generales (ver Tabla 4) para reducir las deficiencias detectadas dentro del Plan de Acción para la Promoción de la Seguridad Vial Laboral en América Latina.

*Tabla 4. Objetivos Generales del Pilar 2. Análisis del Marco Normativo en Seguridad Vial Laboral.*



	Objetivo General	Entidades Implicadas
<b>Pilar 2</b> “Análisis del Marco Normativo en Seguridad Vial Laboral”	NOR1. Introducir/Consolidar en la legislación la conceptualización de siniestro vial laboral.	Ministerios de Trabajo y Agencias Nacionales de Tránsito
	NOR2. Desarrollo de medidas para la promoción, supervisión y sanción de la seguridad vial laboral.	Ministerios de Trabajo, Ministerios de Justicia y Agencias Nacionales de Tránsito

*Fuente: Elaboración Propia*

Los objetivos generales del Pilar 2 derivados de los resultados obtenidos, se centran en introducir la conceptualización del siniestro vial laboral en aquellos países que todavía no lo contemplen, tanto a nivel de siniestro laboral como siniestro de tránsito, y en analizar y mejorar su definición en aquellos países que sí que lo tengan contemplado pero su definición no sea capaz de recoger la diversidad que existe con este tipo de siniestros.

Por otro lado, se pretende determinar medidas que ayuden a promocionar la legislación en seguridad vial laboral, tanto a nivel de prevención de riesgos laborales como de siniestros viales, y establecer mecanismos de recompensa e incentivación para aquellas entidades que cumplan y sean cómplices en la materia, y crear de la misma manera mecanismos de sanción para aquellos que no cumplan.

#### 2.4.1. Objetivo general NOR1: Introducir/Consolidar en la legislación la conceptualización de siniestro vial laboral. Promoción y desarrollo de la seguridad vial laboral en los países de la Región.

Dado que existen diferencias en el nivel de profundidad y exigencias recogidas en las diferentes legislaciones referente a la conceptualización del siniestro vial laboral, es



importante determinar unos estándares básicos en materia legislativa, que reconozcan este tipo de siniestralidad laboral, para que pueda dar soporte a las diferentes medidas y acciones.

Todo aquello que no esté recogido en una legislación o reglamento no existe, ya que no se puede regular, ni articular, además de no tener reconocimiento legal, por lo que resulta difícil sin amparo legal, trabajar sobre esta materia.

En la Tabla 5 se presentan los objetivos específicos para el objetivo general NOR1.

*Tabla 5. Objetivos específicos para el objetivo general NOR1.*

<b>Objetivo general NOR1:</b> Introducir/Consolidar en la legislación la conceptualización de siniestro laboral vial Promoción y desarrollo de la seguridad vial laboral en los países de la Región.				
<b>Objetivo específico</b>	<b>Prioridad</b>	<b>Resultado</b>	<b>Metodología</b>	<b>Entidades implicadas</b>
NOR1.1 Introducir/Potenciar en la legislación de riesgos laborales la conceptualización de siniestro vial laboral.	Alta	Marco Legislativo sobre siniestros viales laborales	Revisar las legislaciones de riesgos laborales de los países	Ministerios de Trabajo
NOR1.2 Introducir en la legislación de tránsito y seguridad vial la conceptualización de siniestro in-itinere y en misión.	Alta	Marco Legislativo sobre siniestros viales laborales	Revisar las legislaciones de riesgos laborales de los países	Agencias Nacionales de Tránsito
NOR1.3 Estandarizar las definiciones legislativas de siniestralidad in-itinere y en misión	Media	Definición legal y estandarizada del siniestro in-itinere y en misión	Establecer una definición general de las tipologías de siniestros viales laborales.	Ministerios de Trabajo y Agencias Nacionales de Tránsito



NOR1.4 Introducir los siniestros viales laborales dentro de los objetivos de trabajo/planes estratégicos	<b>Media</b>	Presencia de la siniestralidad vial laboral en planes estratégicos de los Ministerios de Trabajo y Agencias Nacionales de Tránsito	Incluir la seguridad vial laboral en los planes correspondientes a Ministerios de Trabajo y Agencias Nacionales de Tránsito	Ministerios de Trabajo y Agencias Nacionales de Tránsito
--	--------------	--	---	--

*Fuente: Elaboración Propia*

Estos objetivos específicos pretenden generar los pasos básicos necesarios para poder llegar a una inclusión definitiva y legal del siniestro vial laboral en sus diferentes variables, e introducir este problema laboral, de movilidad y de salud, como un objetivo prioritario en las agendas de los gobiernos y entidades con competencias en estas materias.

#### 2.4.2. Objetivo general NOR2: Desarrollo de medidas para la promoción, supervisión y sanción de la seguridad vial laboral.

Una vez determinadas las bases legales y la introducción en las agendas de trabajo de los diferentes ministerios involucrados, se deben desarrollar medidas para promocionar la seguridad vial laboral, que llegue a los diferentes agentes sociales involucrados, y que perciban la prioridad de este trabajo en las diferentes estancias en las que se encuentren, desde estructuras del gobierno hasta sindicatos, asociaciones empresariales, etc. De la misma manera se deben establecer mecanismos de supervisión y sanción para todos aquellos organismos, empresas o entidades que no cumplan la ley establecida en materia de seguridad vial laboral.

En la Tabla 6 se presentan los objetivos específicos para el objetivo general NOR2.

*Tabla 6. Objetivos específicos para el objetivo general NOR2.*



<b>Objetivo general NOR2: Desarrollo de medidas para la promoción, supervisión y sanción de la seguridad vial laboral.</b>				
<b>Objetivo específico</b>	<b>Prioridad</b>	<b>Resultado</b>	<b>Metodología</b>	<b>Entidades implicadas</b>
NOR2.1 Desarrollar un sistema de recompensas y sanciones para aquellas entidades/empresas que cumplan/no cumplan la legislación sobre prevención de riesgos viales laborales.	Alta	Reglamento específico para la promoción y cumplimiento o legislativo, así como, un sistema sancionador.	Revisión de la legislación referente a sanciones en la ley de prevención de riesgos	Ministerio de Trabajo/Justicia
NOR2.2 Establecer un sistema de inspección laboral eficaz que vele por el cumplimiento de la normativa.	Alta	Sistema de Inspección Control y seguimiento de la normativa establecida.	Inspecciones periódicas a la empresas para control de la normativa de prevención de riesgos laborales incluyendo la seguridad vial laboral	Ministerio de Trabajo
NOR2.3 Divulgación de las políticas de seguridad vial laboral.	Media	Desarrollo de un plan estratégico de difusión a los agentes implicados de las políticas de seguridad vial laboral.	Divulgación a través de comunicados, dossiers, cartas informativas, ... a las empresas sobre las políticas de seguridad vial laboral	Ministerio de Trabajo Agencias Nacionales de Tránsito

Estos objetivos específicos pretenden generar ayudas para establecer mecanismos de evaluación, supervisión y control para el cumplimiento de la ley.



## 2.5. Principales resultados del Pilar 3: Buenas Prácticas de empresas en seguridad vial laboral

**El Pilar 3 del proyecto** consistió en la búsqueda, clasificación y análisis, en los 13 países que formaban parte del proyecto, de buenas prácticas realizadas por administraciones o empresas para la prevención de la lesividad y mortalidad derivada de la siniestralidad vial laboral. El objetivo era conocer qué buenas prácticas, entendiendo por buena práctica aquellas acciones desarrolladas en contextos laborales para la promoción de la seguridad vial laboral y la reducción de la siniestralidad derivada de la movilidad laboral, (ver definición de buena práctica en seguridad vial laboral en Cuadro 1. Definición de buenas prácticas se estaban realizando, en qué sectores laborales, qué tipologías, y cuales tenían mayor aceptación, eficacia o éxito.

*Cuadro 1. Definición de buenas prácticas*

Acción o conjunto de acciones de seguridad vial que, fruto de la identificación de una necesidad, problema o riesgo vial, realizadas por los miembros de una organización con el apoyo de sus órganos de dirección y participación del personal trabajador, que dan una respuesta satisfactoria a la necesidad, problema de seguridad vial o riesgo vial detectado. Estas suponen una mejora evidente o eliminación de la necesidad, problema de seguridad vial o riesgo vial, siempre de acuerdo a unos criterios, legislativos, éticos y morales dentro del contexto laboral en el que se desarrollen.



Como hemos comentado anteriormente, los desplazamientos por motivos de trabajo producen gran parte de la movilidad que se genera diariamente, sobre todo los días laborales, puesto que es la actividad laboral la que más mueve a la población.

Entre los medios de transporte utilizados, el vehículo privado sigue siendo al que mayor uso se le da, ocasionando muchas veces tráfico denso y atascos, sobre todo coincidiendo con las horas más comunes de entrada y salida de los centros de trabajos.

Pero el principal inconveniente de ponerse al volante de un vehículo, no es el tiempo que se va a tardar en llegar a su destino, o el consumo de combustible, sino el riesgo a sufrir un siniestro de tránsito. **Conducir un vehículo implica exponerse a unos factores de riesgo que pueden ocasionar en un momento dado un siniestro de circulación.**

Además de la principal pérdida, que no es otra que la salud o incluso la vida del trabajador, los siniestros de tránsito laborales constituyen una de las principales causas de absentismo laboral, por lo que no sólo constituyen un grave problema de seguridad en la empresa, sino que además se convierten en causante de un grave perjuicio económico, que desde el punto de vista de la prevención de riesgos laborales puede ser minimizado.

Existen herramientas, como por ejemplo la ISO39001 que favorecen el desarrollo de la cultura de la seguridad vial en las empresas. También hay normativas que establecen en determinados casos que las empresas realicen acciones preventivas en seguridad vial a sus trabajadores. Pero como se ha comentado en el eje estratégico de análisis de la normativa y legislación, las normas vigentes en los países de la Región, en general, son poco precisas haciendo necesario su extensión más concreta a la seguridad vial.

**Esta situación lleva a muchas empresas a no incluir la seguridad vial en sus planes de prevención y por lo tanto a no desarrollar acciones en esta línea.** A pesar de ello, sí que hay empresas que desarrollan buenas prácticas de seguridad vial porque lo consideran un mecanismo importante para prevenir los siniestros de sus trabajadores, velar por su salud y reducir tanto el absentismo laboral como costos económicos.



Para la recogida de estas buenas prácticas se establecieron tres categorías de acciones bajo las siguientes etiquetas: Acciones de Formación, Acciones de Divulgación y Mejoras Introducidas, como aparecen en el Cuadro 2. Definición de las diferentes tipologías de Buenas Prácticas

*Cuadro 2. Definición de las diferentes tipologías de Buenas Prácticas*

<b>DEFINICIÓN DE ACCIONES DE FORMACIÓN</b>
Acción o conjunto de acciones que hacen referencia al training o formación de trabajadores y directivos en el ámbito de la prevención de seguridad vial laboral, en sus diferentes modalidades; presencial, on-line, modelos mixtos, pero donde el trabajador adquiera un aprendizaje para los siniestros de tráfico laborales.
<b>DEFINICIÓN DE ACCIONES DE DIVULGACIÓN</b>
Acción o conjunto de acciones que no hacen referencia o requieren training o formación, y se basan más en campañas informativas o de concientización: folletos, posters, SMS, mensajes de seguridad, a través de las herramientas de comunicación de la empresa, donde el trabajador y directivos se concienticen o se les muestre una realidad sobre los factores de riesgo asociados a los siniestros de tráfico laborales.
<b>DEFINICIÓN DE MEJORAS INTRODUCIDAS</b>
Acción o conjunto de acciones que favorecen la prevención de los siniestros de tráfico en el ámbito laboral y que no se soportan ni en la formación, ni en la divulgación. Son acciones que responden más a políticas de las empresas, medidas, planes o estrategias.

**La recogida de ejemplos de buenas prácticas ha permitido analizar las principales características de las acciones desarrolladas por diferentes empresas y entidades** y en distintos países de la Región. Este análisis además proporciona información sobre lo que las empresas hacen en seguridad vial, y sobre todo acerca de aquello que falta por realizar o que sería conveniente poner en marcha.

Los principales resultados obtenidos de la recopilación y estudio de buenas prácticas fueron:



- **Formación/Capacitación:**

La formación/capacitación es una de las piezas clave en las políticas de prevención, y también es esencial para generar cambios de actitudes de los conductores y reducir los riesgos de sufrir un siniestro laboral vial. **Es una de las buenas prácticas más implementada, sobretodo dirigida a conductores de flotas, mensajeros, deliveries y trabajadores que utilizan motocicleta**, ya que la normativa de prevención de riesgos laborales exige en muchos casos una formación específica a este tipo de conductores de perfil profesional. Para que la formación sea efectiva, **se debe adaptar a diferentes variables en función de los riesgos detectados**, así como la tipología de empresa y perfil del trabajador.

Además, en muchas ocasiones son **las propias empresas las que inician acciones de formación seguridad vial laboral por su propia voluntad, sobretodo grandes empresas o administraciones**, porque realmente saben que prevenir siniestros de tránsito en sus trabajadores, conlleva a medio-largo plazo la mejora de su salud y un ahorro de costos económicos.

- **Divulgación:**

La divulgación de la seguridad vial laboral a través de campañas es la segunda medida más realizada por las empresas, destacando las campañas de concientización sobre los diferentes factores de riesgo relacionados con la siniestralidad vial laboral.

- **Mejoras introducidas**

Dentro de las mejoras introducidas donde se engloban todas las acciones que no son ni de divulgación ni de formación, destaca en algunos aspectos herramientas como la promoción de la ISO 39001, apoyos tecnológicos y herramientas para la conducción segura de vehículos.



## 2.6. Plan de Acción para el Pilar 3: Buenas Prácticas de seguridad vial laboral.

Con los resultados obtenidos en el trabajo realizado en el **Pilar 3 del Proyecto: “Identificación de Buenas Prácticas de empresas en seguridad vial laboral”** se propone el siguiente objetivo general (ver Tabla 7) para la promoción de la cultura preventiva en materia de seguridad vial y el intercambio y promoción de buenas prácticas en seguridad vial laboral.

Tabla 7. Objetivo General del Pilar 3. Identificación de Buenas Prácticas de seguridad vial laboral

	Objetivo General	Entidades Implicadas
<b>Pilar 3</b> “Identificación de Buenas Prácticas de Seguridad Vial Laboral”	BP1. Promocionar y diseminar las acciones y buenas prácticas de seguridad vial laboral en Latinoamérica.	OISS OISEVI Ministerios de Trabajo Agencias Nacionales de Tránsito Entidades privadas Empresas

Fuente: Elaboración Propia

Las buenas prácticas son acciones que libremente desarrollan las administraciones y empresas en su entorno de trabajo en favor de la seguridad vial, y su contenido e intervenciones van mucho más allá de la propia legislación.

En la mayoría de ocasiones, son las grandes empresas, sobretudo empresas transnacionales o transcontinentales, las que están concientizadas y las que disponen de recursos, tanto humanos como económicos, para desarrollar acciones preventivas, quedando en un segundo lugar las empresas medianas, y en un tercer y último lugar las pequeñas, las microempresas



y empresas familiares, que su máximo objetivo sigue siendo alcanzar un determinado nivel de producción, en ocasiones con unos bajos niveles de garantías sociales y seguridad. Desarrollar herramientas facilitadoras de intercambio de conocimiento o espacios de intercomunicación donde; jefes de prevención y seguridad vial, mutuas, gabinetes de salud, departamentos de recursos humanos y todo profesional interesado en la reducción de la siniestralidad vial laboral, puedan realizar intercambio de experiencias, enriquecerse mutuamente y lo que es más importante realizar cesiones de materiales, programas y acciones, es un elemento indispensable para mejorar la seguridad vial laboral y democratizarla para todas las empresas y colectivos.

### 2.6.1. Objetivo general BP1: Promocionar y diseminar las acciones y buenas prácticas de seguridad vial laboral en Latinoamérica

Para el éxito del intercambio de buenas prácticas de seguridad vial laboral es imprescindible desarrollar y facilitar espacios de intercambio entre los diferentes profesionales implicados. En la tabla 8 se presentan los objetivos específicos para el objetivo general BP1.

*Tabla 8. Objetivos específicos para el objetivo general BP1.*

<b>Objetivo general BP1: Promocionar y diseminar las acciones y buenas prácticas de seguridad vial laboral en Latinoamérica</b>			
<b>Objetivo específico</b>	<b>Prioridad</b>	<b>Resultado</b>	<b>Entidades implicadas</b>
BP1.1 Desarrollar un espacio on-line para el intercambio y la difusión de la seguridad vial laboral.	Media	Espacio WEB Latinoamericano de Seguridad Vial Laboral	OISEVI OISS Ministerios de Trabajos Agencias Nacionales de Tránsito Entidades Privadas



<p>BP1.2 Desarrollar espacios nacionales y regionales presenciales para el intercambio y difusión de la seguridad vial laboral</p>	<p>Media</p>	<p>Congresos, Jornadas y Seminarios Nacionales e Internacionales de Seguridad Vial Laboral</p>	<p>OISEVI OISS Ministerio de Trabajos Agencias Nacionales de Tránsito Entidades Privadas</p>
--	--------------	--	--

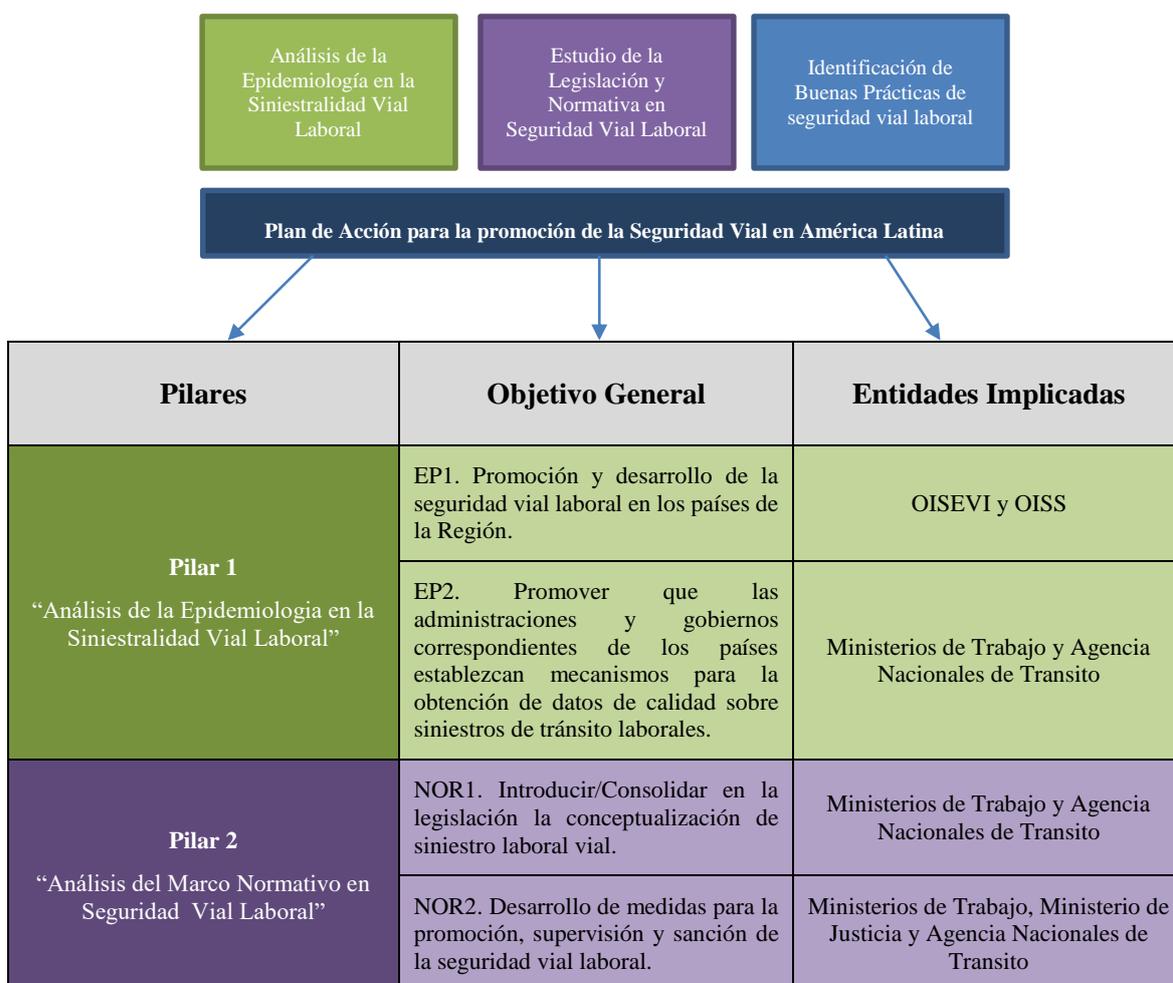
Estos espacios referenciados en los objetivos BP1 y BP2, deberán estar, promocionados liderados y auspiciados por la OISS y por el OISEVI, y serán base de retroalimentación para el Pilar 1.

### 3. Timming

La implementación de este Plan, sería aproximadamente de 5 años.



#### 4. Diagrama de los Objetivos Generales del Plan de Acción para la Promoción de la Seguridad Vial Laboral en Latinoamérica.





<b>Pilar 3</b> “Identificación de Buenas Prácticas de Seguridad Vial Laboral”	BP1. Promocionar y diseminar las acciones y buenas prácticas de seguridad vial laboral en Latinoamérica.	Entidades Implicadas OISS OISEVI Ministerios de Trabajo Agencias Nacionales de Tránsito Entidades privadas
	BP1. Promocionar y diseminar las acciones y buenas prácticas de seguridad vial laboral en Latinoamérica.	Entidades Implicadas OISS OISEVI Ministerios de Trabajo Agencias Nacionales de Tránsito Entidades privadas

## 5. Diagrama de los Objetivos Específicos del Plan de Acción para la Promoción de la Seguridad Vial Laboral en Latinoamérica.

Objetivo general EP1: Promoción y desarrollo de la seguridad vial laboral en los países de la Región.			
Objetivo específico	Prioridad	Resultado	Entidades implicadas
EP 1.1 Incorporar como objetivo prioritario la seguridad vial laboral dentro de su estrategia.	Alta	Incluir la seguridad vial laboral como un hito importante dentro de los objetivos y estrategias de la OISS y el OISEVI.	OISEVI OISS
EP 1.2 Proporcionar un marco de referencia integral en materia de seguridad vial laboral.	Media	Documento general que referencie qué es y cómo se debe trabajar la seguridad vial laboral.	OISEVI OISS
EP1.3 Establecer líneas de actuación individuales y conjuntas que favorezcan la creación de políticas y medidas de seguridad vial laboral por parte de los países.	Media	Definición de políticas generales de actuación en seguridad vial laboral a nivel individual y conjuntamente como entidades implicadas.	OISEVI OISS
EP1.4 Desarrollar acciones de divulgación y conocimiento sobre la importancia de la seguridad vial laboral en los países de la Región.	Baja	Organización de jornadas, seminarios, congresos, ... con la participación de responsables de OISS y OISEVI, y de expertos en la materia.	OISEVI OISS
EP1.5 Realizar campañas generales de concientización	Alta	Desarrollo de herramientas y materiales accesibles a las	OISEVI OISS



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

en seguridad vial laboral aplicables a los distintos países de la Región.		administraciones nacionales con competencias en movilidad y en las empresas.	
EP1.6 Desarrollar un observatorio de seguridad vial laboral.	Baja	Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial Laboral	OISEVI OISS
<b>OISEVI:</b> Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial <b>OISS:</b> Organización Iberoamericana de Seguridad Social			

<b>Objetivo general EP2: Promover que las administraciones y gobiernos correspondientes de los países establezcan mecanismos para registrar datos de siniestros de tránsito laborales.</b>			
<b>Objetivo específico</b>	<b>Prioridad</b>	<b>Resultado</b>	<b>Entidades Implicadas</b>
EP2.1. Estandarizar la conceptualización de siniestro laboral vial, in itinere y en misión	Alta	Introducción en las legislaciones nacionales los conceptos de siniestralidad vial laboral, siniestro in itinere y en misión	Agencias Nacionales de Tránsito. Ministerios de Trabajo
EP2.2. Determinar indicadores cuantitativos y cualitativos sobre el siniestro vial laboral.	Media	Anexo de base de datos donde se recoja la tipología de siniestro vial laboral	Agencias Nacionales de Tránsito Ministerios de Trabajo
EP2.3. Incluir en los partes de siniestros variables que reflejen el concepto de siniestro laboral vial.	Alta	Anexo que se incluirá en el parte de siniestros con datos de registro de los siniestros de tránsito laborales	Agencias Nacionales de Tránsito Ministerios de Trabajo
EP 2.4. Desarrollar programas de formación dirigidos policías y agentes de tránsito, para conceptualización e intervención del siniestro de tránsito laboral.	Baja	Programa de formación en materia de seguridad vial laboral	Agencias Nacionales de Tránsito Ministerios de Trabajo
EP 2.5. Creación de observatorio o área de expertos que promueva políticas de seguridad vial laboral.	Baja	Políticas y medidas orientadas a la prevención de los siniestros viales laborales	Agencias Nacionales de Tránsito Ministerios de Trabajo
EP 2.6. Promover campañas de información sobre las obligaciones de los empleadores en incluir los siniestros de tránsito laborales en sus planes de prevención.	Alta	Dossier de información a la empresas	Agencias Nacionales de Tránsito Ministerios de Trabajo



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

**Objetivo general NOR1:** Introducir/Consolidar en la legislación la conceptualización de siniestro laboral vial Promoción y desarrollo de la seguridad vial laboral en los países de la Región.

Objetivo específico	Prioridad	Resultado	Entidades implicadas
NOR1.1 Introducir/Potenciar en la legislación de riesgos laborales la conceptualización de siniestro vial laboral.	Alta	Marco Legislativo sobre siniestros viales laborales	Ministerios de Trabajo
NOR1.2 Introducir en la legislación de tránsito y seguridad vial la conceptualización de siniestro in-itinere y en misión.	Alta	Marco Legislativo sobre siniestros viales laborales	Agencias Nacionales de Tránsito
NOR1.3 Estandarizar las definiciones legislativas de siniestralidad in-itinere y en misión	Media	Definición legal y estandarizada del siniestro in-itinere y en misión	Ministerios de Trabajo y Agencias Nacionales de Tránsito
NOR1.4 Introducir los siniestros viales laborales dentro de los objetivos de trabajo/planes estratégicos	Media	Presencia de la siniestralidad vial laboral en planes estratégicos de los Ministerios de Trabajo y Agencias Nacionales de Tránsito	Ministerios de Trabajo y Agencias Nacionales de Tránsito



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

**Objetivo general NOR2:** Desarrollo de medidas para la promoción, supervisión y sanción de la seguridad vial laboral.

Objetivo específico	Prioridad	Resultado	Entidades implicadas
NOR2.1 Desarrollar un sistema de recompensas y sanciones para aquellas entidades/empresas que cumplan/no cumplan la legislación sobre prevención de riesgos viales laborales.	Alta	Reglamento específico para la promoción y cumplimiento legislativo, así como, un sistema sancionador.	Ministerio de Trabajo/Justicia
NOR2.2 Establecer un sistema de inspección laboral eficaz que vele por el cumplimiento de la normativa.	Alta	Sistema de Inspección Control y seguimiento de la normativa establecida.	Ministerio de Trabajo
NOR2.3 Divulgación de las políticas de seguridad vial laboral.	Media	Desarrollo de un plan estratégico de difusión a los agentes implicados de las políticas de seguridad vial laboral.	Ministerio de Trabajo Agencias Nacionales de Tránsito

**Objetivo general BP1:** Promocionar y diseminar las acciones y buenas prácticas de seguridad vial laboral en Latinoamérica

Objetivo específico	Prioridad	Resultado	Entidades implicadas
---------------------	-----------	-----------	----------------------



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

<p>BP1.1 Desarrollar un espacio on-line para el intercambio y la difusión de la seguridad vial laboral.</p>	<p>Media</p>	<p>Espacio WEB Latinoamericano de Seguridad Vial Laboral</p>	<p>OISEVI OISS Ministerios de Trabajos Agencias Nacionales de Tránsito Entidades Privadas</p>
<p>BP1.2 Desarrollar espacios nacionales y regionales presenciales para el intercambio y difusión de la seguridad vial laboral</p>	<p>Media</p>	<p>Congresos, Jornadas y Seminarios Nacionales e Internacionales de Seguridad Vial Laboral</p>	<p>OISEVI OISS Ministerio de Trabajos Agencias Nacionales de Tránsito Entidades Privadas</p>



## **ANEXO 1**

### **Principales datos de siniestralidad vial y siniestralidad vial laboral**



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

Argentina								
ENTIDAD RESPONSABLE		Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)						
1.DATOS GENERALES		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1.1.Población		40.788.000	41.261.000	41.733.000	42.203.000	42.981.515	43.417.765	43.847.430
1.2.Censo de conductores		S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D
1.3.Censo de vehículos		17.715.520	19.116.884	20.644.740	22.333.379	23.505.934	S/D	S/D
2.DATOS DE ACCIDENTES TRÁNSITO		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
2.1.Nº DE ACCIDENTES TRÁNSITO		89.403	99.466	92.240	90.097	84.513	S/D	S/D
2.2.Nº DE ACCIDENTES TRÁNSITO MORTALES *		3.302	3.912	3.763	3.936	3.563	S/D	S/D
3.DATOS DE VICTIMAS DE ACCIDENTES		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
3.1.Victimas mortales		5.094	5.040	5.074	5.209	5.279	S/D	S/D
3.2.Periodo del cómputo de fallecidos (ejemplo a 24 horas, 30 días, etc)		30 días	30 días	30 días	30 días	30 días	30 días	30 días
3.3.Heridos graves		10.061	10.342	22.309	21.613	23.127	S/D	S/D
4.¿Realizan diferenciación entre accidente de tránsito y accidente de tránsito laboral?		SI NO						
		<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>						
4.1. En caso afirmativo, indiquenos la referencia legal								
ENTIDAD RESPONSABLE		OISS						
1.POBLACION AFILIADA		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
		7.966.922	8.311.694	8.660.094	8.770.932	9.003.968	9.674.909	9.634.007
2.DATOS TOTALES DE ACCIDENTES DE TRABAJO * (incluidos en jornada y tránsito o itinere)		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
2.1.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO CON BAJA		466.565	492.775	599.280	462.345	581.111	585.347	548.676
2.2.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO MORTALES		S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	790	704
3.DATOS DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN TRÁNSITO IN-ITINERE*		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
3.1.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN TRÁNSITO O IN-ITINERE CON BAJA		111608	121909	132646	139002	137898	142413	141830
3.2.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN TRÁNSITO O IN-ITINERE MORTALES		380	382	384	385	327	345	320
4. DATOS DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁNSITO EN JORNADA*		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
4.1.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁNSITO en jornada CON BAJA		S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D
4.2.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁNSITO en jornada MORTALES		S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D
1. Indiquenos qué legislación de su país recoge la definición de accidente de trabajo.		Ley N° 24.557 de Riesgos del Trabajo. 1996 (Art. 6)						
2. ¿Esta legislación incluye los accidentes de tránsito ocurridos en jornada laboral como accidente de trabajo?		SI NO						
		<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>						
2.1.Si existe otra legislación para este tipo de accidentes, indiquenlo por favor								



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

## Bolivia



ENTIDAD RESPONSABLE

1.DATOS GENERALES	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1.1.Población	9.918.000	10.078.000	10.239.000	10.400.264	10.562.159	10.724.705	10.887.882
1.2.Censo de conductores	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D
1.3.Censo de vehículos	961.228	1.082.984	1.206.751	1.326.833	1.456.428	1.574.552	1.711.005

2.DATOS DE ACCIDENTES TRÁNSITO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
2.1.Nº DE ACCIDENTES TRÁNSITO	39.035	39.407	39.799	36.512	31.782	30.556	S/D
2.2.Nº DE ACCIDENTES TRÁNSITO MORTALES *	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D

3.DATOS DE VICTIMAS DE ACCIDENTES	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
3.1.Victimas mortales	1.682	1.735	2.318	2.094	1.680	S/D	S/D
3.2.Periodo del cómputo de fallecidos (ejemplo a 24 horas, 30 días, etc)	30 días						
3.3.Heridos graves	S/D						

	SI	NO
4.¿Realizan diferenciación entre accidente de tránsito y accidente de tránsito laboral?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4.1. En caso afirmativo, indiquenos la referencia legal

ENTIDAD RESPONSABLE

1.POBLACION AFILIADA	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	S/D						

2.DATOS TOTALES DE ACCIDENTES DE TRABAJO * (incluidos en jornada y tránsito o itinere)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
2.1.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO CON BAJA	S/D						
2.2.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO MORTALES	S/D						

3.DATOS DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN TRÁNSITO IN-ITINERE*	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
3.1.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN TRÁNSITO O IN-ITINERE CON BAJA	S/D						
3.2.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN TRÁNSITO O IN-ITINERE MORTALES	S/D						

4. DATOS DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁNSITO EN JORNADA*	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
4.1.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁNSITO en jornada CON BAJA	S/D						
4.2.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁNSITO en jornada MORTALES	S/D						

1. Indiquenos qué legislación de su país recoge la definición de accidente de trabajo.

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

	SI	NO
2. ¿Esta legislación incluye los accidentes de tránsito ocurridos en jornada laboral como accidente de trabajo?	X	

2.1.Si existe otra legislación para este tipo de accidentes, indiquenóslolo por favor



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

# BRASIL



ENTIDAD RESPONSABLE	Departamento Nacional de Tránsito (DENATRAN)
---------------------	--

1.DATOS GENERALES	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1.1.Población	195.488.000	197.394.000	199.245.000	201.041.000	202.783.000	204.470.000	206.101.000
1.2.Censo de conductores	S/D						
1.3.Censo de vehículos	S/D						

2.DATOS DE ACCIDENTES TRÁNSITO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
2.1.Nº DE ACCIDENTES TRÁNSITO	S/D						
2.2.Nº DE ACCIDENTES TRÁNSITO MORTALES *	S/D						

3.DATOS DE VICTIMAS DE ACCIDENTES	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
3.1.Victimas mortales	40.989	43.256	44.163	40.451	S/D	S/D	S/D
3.2.Periodo del cómputo de fallecidos (ejemplo a 24 horas, 30 días, etc)	30 días						
3.3.Heridos graves	S/D						

	SI	NO
4.¿Realizan diferenciación entre accidente de tránsito y accidente de tránsito laboral?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4.1. En caso afirmativo, indiquenos la referencia legal	
---	--

ENTIDAD RESPONSABLE	
---------------------	--

1.POBACION AFILIADA	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016

2.DATOS TOTALES DE ACCIDENTES DE TRABAJO * (incluidos en jornada y tránsito o itinere)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
2.1.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO CON BAJA	S/D						
2.2.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO MORTALES	S/D						

3.DATOS DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN TRÁNSITO O ITINERE*	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
3.1.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN TRÁNSITO O ITINERE CON BAJA	S/D						
3.2.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN TRÁNSITO O ITINERE MORTALES	S/D						

4. DATOS DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁNSITO EN JORNADA*	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
4.1.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁNSITO en jornada CON BAJA	S/D						
4.2.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁNSITO en jornada MORTALES	S/D						

1. Indiquenos que legislación de su país recoge la definición de accidente de trabajo	
---	--

	SI	NO
2. ¿Esta legislación incluye los accidentes de tránsito ocurridos en jornada laboral como accidente de trabajo?		

2.1.Si existe otra legislación para este tipo de accidentes, indiquenóslor por favor	
--	--



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

## Chile



ENTIDAD RESPONSABLE	Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET)
---------------------	--

1.DATOS GENERALES	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1.1.Población	17.066.000	17.256.000	17.445.000	17.632.000	17.819.000	18.006.000	17.909.754
1.2.Censo de conductores	S/D						
1.3.Censo de vehículos	3.375.523	3.654.727	3.973.913	4.263.084	4.568.664	4.751.130	4.960.945

2.DATOS DE ACCIDENTES TRÁNSITO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
2.1.Nº DE ACCIDENTES TRÁNSITO	57.746	62.834	61.791	73.276	78.445	79.880	91.711
2.2.Nº DE ACCIDENTES TRÁNSITO MORTALES *	S/D						

3.DATOS DE VICTIMAS DE ACCIDENTES	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
3.1.Victimas mortales	2.074	2.045	1.980	2.110	2.119	2.140	2.178
3.2.Periodo del cómputo de fallecidos (ejemplo a 24 horas, 30 días, etc)	30 días						
3.3.Heridos graves	6.899	6.724	6.570	7.430	7.457	7.773	8.830

	SI	NO
4.¿Realizan diferenciación entre accidente de tránsito y accidente de tránsito laboral?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4.1. En caso afirmativo, indiquen la referencia legal	
---	--

ENTIDAD RESPONSABLE	OISS Fuente Sucesos
---------------------	---------------------

1.POBLACION AFILIADA	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	4.856.273	5.120.472	5.378.636	5.532.649	5.593.870	5.647.982	5.736.416

2.DATOS TOTALES DE ACCIDENTES DE TRABAJO * (incluidos en jornada y tránsito o itinere)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
2.1.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO CON BAJA	254.138	277.513	264.042	264.430	235.677	232.665	231.599
2.2.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO MORTALES	S/D	S/D	465	462	401	419	412

3.DATOS DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN TRÁNSITO O ITINERE*	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
3.1.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN TRÁNSITO O ITINERE CON BAJA	48.369	51.978	49.056	47.879	47.745	52.629	54.883
3.2.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN TRÁNSITO O ITINERE MORTALES	S/D	S/D	139	171	142	164	173

4. DATOS DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁNSITO EN JORNADA*	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
4.1.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁNSITO en jornada CON BAJA	S/D						
4.2.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁNSITO en jornada MORTALES	S/D						

1. Indíquenos qué legislación de su país recoge la definición de accidente de trabajo.	Ley 16.744 sobre Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales. 1968 (Art. 5)
--	---

	SI	NO
2. ¿Esta legislación incluye los accidentes de tránsito ocurridos en jornada laboral como accidente de trabajo?	X	

2.1.Si existe otra legislación para este tipo de accidentes, indiquenlo por favor	
---	--



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

## Colombia



ENTIDAD RESPONSABLE	Agencia Nacional de Tránsito de Colombia
---------------------	--

1.DATOS GENERALES	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1.1.Población	45.510.000	46.045.000	46.582.000	47.121.000	47.662.000	48.203.000	48.653.419
1.2.Censo de conductores	S/D						
1.3.Censo de vehiculos	7.683.349	8.428.347	9.299.702	10.173.076	11.108.498	S/D	S/D

2.DATOS DE ACCIDENTES TRÁNSITO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
2.1.Nº DE ACCIDENTES TRÁNSITO	S/D	S/D	197.894	182.802	137.267	188.438	184.235
2.2.Nº DE ACCIDENTES TRÁNSITO MORTALES *	S/D	S/D	2.469	2.106	1.288	2.160	2.015

3.DATOS DE VICTIMAS DE ACCIDENTES	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
3.1.Victimas mortales	5.704	5.792	6.136	6.211	6.352	6.831	7.158
3.2.Periodo del cómputo de fallecidos (ejemplo a 24 horas, 30 días, etc)	30 días						
3.3.Heridos graves	S/D						

	SI	NO
4.¿Realizan diferenciación entre accidente de tránsito y accidente de tránsito laboral?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4.1. En caso afirmativo, indíquenos la referencia legal	
---	--

ENTIDAD RESPONSABLE	OISS- Fondo de Riesgos Laborales en la República de Colombia
---------------------	--

1.POBLACION AFILIADA	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	6.828.126	7.498.418	8.430.720	8.271.915	8.936.931	9.656.825	10.037.875

2.DATOS TOTALES DE ACCIDENTES DE TRABAJO * (incluidos en jornada y tránsito o itinere)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
2.1.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO CON BAJA	442.689	543.289	609.881	622.486	688.942	723.836	702.932
2.2.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO MORTALES	S/D	861	855	926	777	871	871

3.DATOS DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN TRÁNSITO IN-ITINERE*	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
3.1.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN TRÁNSITO O IN-ITINERE CON BAJA	S/D						
3.2.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN TRÁNSITO O IN-ITINERE MORTALES	S/D						

4. DATOS DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁNSITO EN JORNADA*	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
4.1.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁNSITO en jornada CON BAJA	S/D						
4.2.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁNSITO en jornada MORTALES	S/D						

1. Indíquenos qué legislación de su país recoge la definición de accidente de trabajo.	Ley Nº 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)
--	---

	SI	NO
2. ¿Esta legislación incluye los accidentes de tránsito ocurridos en jornada laboral como accidente de trabajo?	X	

2.1.Si existe otra legislación para este tipo de accidentes, indiquenlos por favor	
--	--



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

## Ecuador



ENTIDAD RESPONSABLE	Agencia Nacional de Tránsito de Ecuador
---------------------	---

1.DATOS GENERALES	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1.1.Población	15.012.000	15.266.000	15.521.000	15.775.000	16.027.000	16.279.000	16.529.000
1.2.Censo de conductores	S/D						
1.3.Censo de vehiculos	1.171.924	1.418.339	1.509.458	1.721.206	1.752.712	S/D	S/D

2.DATOS DE ACCIDENTES TRÁNSITO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
2.1.Nº DE ACCIDENTES TRÁNSITO	25.588	24.625	23.842	28.169	38.658	35.706	S/D
2.2.Nº DE ACCIDENTES TRÁNSITO MORTALES *	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D

3.DATOS DE VICTIMAS DE ACCIDENTES	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
3.1.Victimas mortales	3.007	2.664	2.915	2.960	3.018	2.779	2.557
3.2.Periodo del cómputo de fallecidos (ejemplo a 24 horas, 30 días, etc)	30 días						
3.3.Heridos graves	S/D						

	SI	NO
4.¿Realizan diferenciación entre accidente de tránsito y accidente de tránsito laboral?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4.1. En caso afirmativo, indíquenos la referencia legal	
---	--

ENTIDAD RESPONSABLE	OIS- Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social
---------------------	--

1.POBLACION AFILIADA	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	3.018.985	3.538.652	3.868.877	4.086.666	4.277.415		

2.DATOS TOTALES DE ACCIDENTES DE TRABAJO * (incluidos en jornada y tránsito o itinere)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
2.1.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO CON BAJA	7.905	9.338	13.021	16.457	19.377	S/D	S/D
2.2.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO MORTALES	273	274	252	215	277	S/D	S/D

3.DATOS DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN TRÁNSITO IN-ITINERE*	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
3.1.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN TRÁNSITO O IN ITINERE CON BAJA	1.108	1.443	2.557	2.892	3.452	S/D	S/D
3.2.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN TRÁNSITO O IN ITINERE MORTALES	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D

4. DATOS DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁNSITO EN JORNADA*	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
4.1.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁNSITO en jornada CON BAJA	S/D						
4.2.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁNSITO en jornada MORTALES	S/D						

1. Indíquenos qué legislación de su país recoge la definición de accidente de trabajo.	Código del Trabajo. (Art. 348)
--	--------------------------------

	SI	NO
2. ¿Esta legislación incluye los accidentes de tránsito ocurridos en jornada laboral como accidente de trabajo?	X	

2.1.Si existe otra legislación para este tipo de accidentes, indiquenósllo por favor	
--	--



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

## México



ENTIDAD RESPONSABLE Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)

1.DATOS GENERALES	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1.1.Población	114.256.000	115.683.000	117.054.000	118.395.000	119.713.000	121.006.000	127.540.423
1.2.Censo de conductores	S/D						
1.3.Censo de vehiculos	31.636.258	33.278.309	34.874.655	36.743.331	38.025.389	40.205.671	41.620.064

2.DATOS DE ACCIDENTES TRÁNSITO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
2.1.Nº DE ACCIDENTES TRÁNSITO	427.267	387.185	390.411	385.772	380.573	382.066	S/D
2.2.Nº DE ACCIDENTES TRÁNSITO MORTALES *	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D

3.DATOS DE VICTIMAS DE ACCIDENTES	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
3.1.Victimias mortales	16.559	16.615	17.102	15.856	15.886	16.039	S/D
3.2.Periodo del cómputo de fallecidos (ejemplo a 24 horas, 30 días, etc)	30 días						
3.3.Heridos graves	26.335	26.467	26.625	25.285	26.389	26.770	S/D

	SI	NO
4.¿Realizan diferenciación entre accidente de tránsito y accidente de tránsito laboral?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4.1. En caso afirmativo, indíquenos la referencia legal

ENTIDAD RESPONSABLE OISS- Secretaría de Trabajo

1.POBLACION AFILIADA	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016

2.DATOS TOTALES DE ACCIDENTES DE TRABAJO * (incluidos en jornada y tránsito o itinere)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
2.1.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO CON BAJA	401.645	425.022	428.431	413.902	405.036	419.216	385.826
2.2.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO MORTALES	1.143	1.145	1.121	1.020	982	971	764

3.DATOS DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN TRÁNSITO IN-ITINERE*	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
3.1.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN TRÁNSITO O IN-ITINERE CON BAJA	100.049	111.241	117.476	119.591	119.008	111.493	122.065
3.2.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN TRÁNSITO O IN-ITINERE MORTALES	330	341	396	328	297	294	369

4. DATOS DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁNSITO EN JORNADA*	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
4.1.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁNSITO en jornada CON BAJA	S/D						
4.2.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁNSITO en jornada MORTALES	S/D						

1. Indíquenos qué legislación de su país recoge la definición de accidente de trabajo.

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

	SI	NO
2. ¿Esta legislación incluye los accidentes de tránsito ocurridos en jornada laboral como accidente de trabajo?	X	

2.1.Si existe otra legislación para este tipo de accidentes, indiquenóslor por favor



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

# Panamá



ENTIDAD RESPONSABLE	Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre
---------------------	--

1.DATOS GENERALES	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1.1.Población	3.662.000	3.724.000	3.788.000	3.851.000	3.903.986	3.969.249	4.034.119
1.2.Censo de conductores	812.684	980.492	1.085.421	1.144.868	1.163.012	1.242.537	1.288.615
1.3.Censo de vehículos	793.492	854.758	920.826	994.544	1.072.220	1.153.129	1.221.999

2.DATOS DE ACCIDENTES TRÁNSITO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
2.1.Nº DE ACCIDENTES TRÁNSITO	44.676	34.557	40.203	43.829	43.082	48.118	55.486
2.2.Nº DE ACCIDENTES TRÁNSITO MORTALES *	374	348	388	355	387	384	413

3.DATOS DE VICTIMAS DE ACCIDENTES	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
3.1.Victimas mortales	423	387	430	386	430	418	447
3.2.Periodo del cómputo de fallecidos (ejemplo a 24 horas, 30 días, etc)	30 días						
3.3.Heridos graves	S/D						

	SI	NO
4.¿Realizan diferenciación entre accidente de tránsito y accidente de tránsito laboral?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

4.1. En caso afirmativo, indiquenos la referencia legal	
---	--

ENTIDAD RESPONSABLE	OISS- Instituto Nacional de Estadística y Censo
---------------------	---

1.POBLACION AFILIADA	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
		1.082.769	1.130.736	1.130.032	1.156.395	1.183.684	

2.DATOS TOTALES DE ACCIDENTES DE TRABAJO * (incluidos en jornada y tránsito o itinere)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
2.1.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO CON BAJA	S/D	10.398	8.486	8.885	8.893	9.632	S/D
2.2.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO MORTALES	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D

3.DATOS DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN TRÁNSITO IN-ITINERE*	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
3.1.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN TRÁNSITO O IN-ITINERE CON BAJA	S/D	1.397	1.292	1.368	1.424	1.568	S/D
3.2.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN TRÁNSITO O IN-ITINERE MORTALES	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D

4. DATOS DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁNSITO EN JORNADA*	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
4.1.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁNSITO en jornada CON BAJA	S/D						
4.2.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁNSITO en jornada MORTALES	S/D						

1. Indíquenos qué legislación de su país recoge la definición de accidente de trabajo.	Código de Trabajo. Decreto de Gabinete Nº 252 de 30 de diciembre de 1971, recoge las modificaciones de 1995 (Art. 292 y 293) Decreto de Gabinete Nº 68 de 31 de marzo de 1970 (Art. 2 y 3)
--	---

	SI	NO
2. ¿Esta legislación incluye los accidentes de tránsito ocurridos en jornada laboral como accidente de trabajo?	X	

2.1.Si existe otra legislación para este tipo de accidentes, indiquenósló por favor	
---	--



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

## Paraguay



ENTIDAD RESPONSABLE	Agencia Nacional de Tránsito de Paraguay
---------------------	--

1.DATOS GENERALES	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1.1.Población	6.266.000	6.363.000	6.461.000	6.559.000	6.657.000	6.756.000	6.725.308
1.2.Censo de conductores	S/D						
1.3.Censo de vehiculos	872.126	1.018.209	1.227.469	1.402.912	1.616.063	S/D	S/D

2.DATOS DE ACCIDENTES TRÁNSITO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
2.1.Nº DE ACCIDENTES TRÁNSITO	S/D						
2.2.Nº DE ACCIDENTES TRÁNSITO MORTALES *	S/D						

3.DATOS DE VICTIMAS DE ACCIDENTES	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
3.1.Victimas mortales	1.227	1.211	1.165	1.212	1.121	1157	1202
3.2.Periodo del cómputo de fallecidos (ejemplo a 24 horas, 30 días, etc)	30 días						
3.3.Heridos graves	S/D						

	SI	NO
4.¿Realizan diferenciación entre accidente de tránsito y accidente de tránsito laboral?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4.1. En caso afirmativo, indíquenos la referencia legal	
---	--

ENTIDAD RESPONSABLE	
---------------------	--

1.POBLACION AFILIADA	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016

2.DATOS TOTALES DE ACCIDENTES DE TRABAJO * (incluidos en jornada y tránsito o itinere)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
2.1.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO CON BAJA	S/D						
2.2.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO MORTALES	S/D						

3.DATOS DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN TRÁNSITO IN-ITINERE*	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
3.1.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN TRÁNSITO O IN-ITINERE CON BAJA	S/D						
3.2.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN TRÁNSITO O IN-ITINERE MORTALES	S/D						

4. DATOS DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁNSITO EN JORNADA*	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
4.1.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁNSITO en jornada CON BAJA	S/D						
4.2.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁNSITO en jornada MORTALES	S/D						

1. Indíquenos qué legislación de su país recoge la definición de accidente de trabajo.	
--	--

	SI	NO
2. ¿Esta legislación incluye los accidentes de tránsito ocurridos en jornada laboral como accidente de trabajo?		

2.1.Si existe otra legislación para este tipo de accidentes, indiquenó slo por favor	
--	--



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

Perú



ENTIDAD RESPONSABLE Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV)

1.DATOS GENERALES	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1.1.Población	29.552.000	29.770.000	30.098.000	30.483.000	30.809.000	31.148.000	31.481.000
1.2.Censo de conductores	S/D						
1.3.Censo de vehículos	3.155.614	3.548.231	3.986.241	4.421.205	4.832.667	S/D	S/D

2.DATOS DE ACCIDENTES TRÁNSITO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
2.1.Nº DE ACCIDENTES TRÁNSITO	83.653	84.495	95.692	102.762	101.307	95.532	S/D
2.2.Nº DE ACCIDENTES TRÁNSITO MORTALES *	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D

3.DATOS DE VICTIMAS DE ACCIDENTES	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
3.1.Victimas mortales	4.827	4.590	5.248	4.129	3.637	3.854	S/D
3.2.Periodo del cómputo de fallecidos (ejemplo a 24 horas, 30 días, etc)	30 días						
3.3.Heridos graves	S/D						

	SI	NO
4.¿Realizan diferenciación entre accidente de tránsito y accidente de tránsito laboral?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4.1. En caso afirmativo, indiquenos la referencia legal

ENTIDAD RESPONSABLE OISS- Consejo Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo

1.POBLACION AFILIADA	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016

2.DATOS TOTALES DE ACCIDENTES DE TRABAJO * (incluidos en jornada y tránsito o itinere)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
2.1.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO CON BAJA	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	21.027
2.2.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO MORTALES	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	158

3.DATOS DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN TRÁNSITO IN-ITINERE*	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
3.1.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN TRÁNSITO O IN-ITINERE CON BAJA	S/D						
3.2.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN TRÁNSITO O IN-ITINERE MORTALES	S/D						

4. DATOS DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁNSITO EN JORNADA*	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
4.1.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁNSITO en jornada CON BAJA	S/D						
4.2.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁNSITO en jornada MORTALES	S/D						

1. Indiquenos qué legislación de su país recoge la definición de accidente de trabajo.

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)

	SI	NO
2. ¿Esta legislación incluye los accidentes de tránsito ocurridos en jornada laboral como accidente de trabajo?	X	

2.1.Si existe otra legislación para este tipo de accidentes, indiquenóslor por favor



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

## República Dominicana



ENTIDAD RESPONSABLE: Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET)

1.DATOS GENERALES	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1.1.Población	9.479.000	9.580.000	9.681.000	9.785.000	9.883.000	9.980.000	10.075.000
1.2.Censo de conductores	S/D						
1.3.Censo de vehículos	2.734.740	2.917.573	3.052.686	3.215.773	3.398.662	3.612.964	3.854.038

2.DATOS DE ACCIDENTES TRÁNSITO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
2.1.Nº DE ACCIDENTES TRÁNSITO	S/D						
2.2.Nº DE ACCIDENTES TRÁNSITO MORTALES *	1.948	1.638	1.573	1.696	1.669	1.734	1.809

3.DATOS DE VICTIMAS DE ACCIDENTES	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
3.1.Victimas mortales	2.764	2.383	2.298	2.460	2.412	2.530	2.586
3.2.Periodo del cómputo de fallecidos (ejemplo a 24 horas, 30 días, etc)	30 días						
3.3.Heridos graves	S/D						

	SI	NO
4.¿Realizan diferenciación entre accidente de tránsito y accidente de tránsito laboral?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4.1. En caso afirmativo, indiquenos la referencia legal

ENTIDAD RESPONSABLE:

1.POBLACION AFILIADA	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016

2.DATOS TOTALES DE ACCIDENTES DE TRABAJO * (incluidos en jornada y tránsito o itinere)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
2.1.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO CON BAJA	S/D						
2.2.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO MORTALES	S/D						

3.DATOS DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN TRÁNSITO IN-ITINERE*	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
3.1.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN TRÁNSITO O IN-ITINERE CON BAJA	S/D						
3.2.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN TRÁNSITO O IN-ITINERE MORTALES	S/D						

4. DATOS DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁNSITO EN JORNADA*	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
4.1.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁNSITO en jornada CON BAJA	S/D						
4.2.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁNSITO en jornada MORTALES	S/D						

1. Indiquenos qué legislación de su país recoge la definición de accidente de trabajo.

Reglamento de Seguridad y Salud en el Trabajo aprobado por Decreto Nº 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 Accidentes en Trayecto –CNSS aprobado por el Consejo Nacional de Seguridad Social mediante Resolución Nº 168-02

	SI	NO
2. ¿Esta legislación incluye los accidentes de tránsito ocurridos en jornada laboral como accidente de trabajo?	X	

2.1.Si existe otra legislación para este tipo de accidentes, indiquenóslas por favor



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

## Uruguay



ENTIDAD RESPONSABLE	Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV)						
---------------------	--	--	--	--	--	--	--

1.DATOS GENERALES	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1.1.Población	3.397.000	3.413.000	3.426.000	3.440.000	3.454.000	3.467.000	3.444.006
1.2.Censo de conductores	S/D						
1.3.Censo de vehiculos	1.615.945	1.761.550	1.886.726	1.991.836	2.088.351	2.254.685	2.342.026

2.DATOS DE ACCIDENTES TRÁNSITO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
2.1.Nº DE ACCIDENTES TRÁNSITO	23.951	24.356	22.096	23.773	23.422	23.267	21.243
2.2.Nº DE ACCIDENTES TRÁNSITO MORTALES *	S/D						

3.DATOS DE VICTIMAS DE ACCIDENTES	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
3.1.Victimas mortales	556	572	510	567	538	506	446
3.2.Periodo del cómputo de fallecidos (ejemplo a 24 horas, 30 días, etc)	30 días						
3.3.Heridos graves	3.756	3.445	3.603	3.797	4.132	4.043	3.593

	SI	NO
4.¿Realizan diferenciación entre accidente de tránsito y accidente de tránsito laboral?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4.1. En caso afirmativo, indiquen la referencia legal

ENTIDAD RESPONSABLE	Ministerio de Trabajo y Seguridad Social						
---------------------	--	--	--	--	--	--	--

1.POBLACION AFILIADA	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016

2.DATOS TOTALES DE ACCIDENTES DE TRABAJO * (incluidos en jornada y tránsito o itinere)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
2.1.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO CON BAJA	5.865	6.617	6.545	5.652	4.181	3.950	S/D
2.2.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO MORTALES	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D

3.DATOS DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN TRÁNSITO IN-ITINERE*	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
3.1.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN TRÁNSITO O IN-ITINERE CON BAJA	S/D						
3.2.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN TRÁNSITO O IN-ITINERE MORTALES	S/D						

4. DATOS DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁNSITO EN JORNADA*	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
4.1.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁNSITO en jornada CON BAJA	S/D						
4.2.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁNSITO en jornada MORTALES	S/D						

1. Indíquenos qué legislación de su país recoge la definición de accidente de trabajo.	Página web del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social
--	---

	SI	NO
2. ¿Esta legislación incluye los accidentes de tránsito ocurridos en jornada laboral como accidente de trabajo?	X	

2.1.Si existe otra legislación para este tipo de accidentes, indiquenlos por favor	
--	--



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

## Venezuela



ENTIDAD RESPONSABLE	Instituto Nacional de Transporte Terrestre (INTT)						
---------------------	---	--	--	--	--	--	--

1.DATOS GENERALES	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1.1.Población	28.524.000	29.463.291	29.893.080	30.317.848	30.738.378	31.155.134	31.568.179
1.2.Censo de conductores	S/D						
1.3.Censo de vehículos	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	2.254.685	2.342.026

2.DATOS DE ACCIDENTES TRÁNSITO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
2.1.Nº DE ACCIDENTES TRÁNSITO	S/D	S/D	S/D	S/D	25.617	27.692	S/D
2.2.Nº DE ACCIDENTES TRÁNSITO MORTALES *	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D

3.DATOS DE VICTIMAS DE ACCIDENTES	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
3.1.Victimas mortales	3.302	3.114	4.199	3.602	3.610	2.699	S/D
3.2.Periodo del cómputo de fallecidos (ejemplo a 24 horas, 30 días, etc)	30 días						
3.3.Heridos graves	S/D						

	SI	NO
4.¿Realizan diferenciación entre accidente de tránsito y accidente de tránsito laboral?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4.1. En caso afirmativo, indiquenos la referencia legal	
---	--

ENTIDAD RESPONSABLE	Instituto Nacional de Prevención, Salud y Seguridad Nacional						
---------------------	--	--	--	--	--	--	--

1.POBLACION AFILIADA	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016

2.DATOS TOTALES DE ACCIDENTES DE TRABAJO * (incluidos en jornada y tránsito o itinere)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
2.1.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO CON BAJA	56.416	62.457	63.918	57.706	52.458	S/D	S/D
2.2.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO MORTALES	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D	S/D

3.DATOS DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN TRÁNSITO O ITINERE*	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
3.1.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN TRÁNSITO O ITINERE CON BAJA	S/D						
3.2.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO EN TRÁNSITO O ITINERE MORTALES	S/D						

4. DATOS DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁNSITO EN JORNADA*	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
4.1.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁNSITO en jornada CON BAJA	S/D						
4.2.Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO DE TRÁNSITO en jornada MORTALES	S/D						

1. Indíquenos qué legislación de su país recoge la definición de accidente de trabajo.	Ley Orgánica del Trabajo, los Trabajadores y las Trabajadoras. 2012 (Art. 285) Ley Orgánica de Prevención, Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo (Art. 69)
--	---

	SI	NO
2. ¿Esta legislación incluye los accidentes de tránsito ocurridos en jornada laboral como accidente de trabajo?	X	

2.1.Si existe otra legislación para este tipo de accidentes, indiquenóslo por favor	
---	--