



Estándares OISS
de Seguridad y Salud en el Trabajo
EOSys

El Accidente Laboral de Tránsito (ALT). Guía de actuación

EOSys

12

ACTUALIZADO
12/2021

Contenido

1. Antecedentes
2. Objeto
3. Alcance
4. Referencias
5. Definiciones
6. Identificación de los riesgos laborales viales
7. Analizar la seguridad vial en la empresa
8. Establecimiento de un Plan de Seguridad Vial Laboral
9. Evaluación del riesgo de tránsito en el entorno laboral
10. Un ejemplo de Campaña para sensibilizar en el riesgo laboral de tránsito: ***La Carta Europea de Seguridad Vial***

1. Antecedentes

Según datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS) en relación al estado de la seguridad vial mundial proporcionados en 2015, se señala que cada año, cerca de 1,3 millones de personas fallecen a raíz de un accidente de tránsito —más de 3.000 defunciones diarias— y más de la mitad de ellas no viajaban en automóvil. Entre 20 millones y 50 millones de personas más sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito, y tales traumatismos constituyen una causa importante de discapacidad en todo el mundo.

El 90% de las defunciones por accidentes de tránsito tienen lugar en los países de ingresos bajos y medianos, donde se halla menos de la mitad de los vehículos matriculados en todo el mundo. Entre las tres causas principales de defunciones de personas de 5 a 44 años figuran los traumatismos causados por el tránsito.

Según las previsiones, si no se adoptan medidas inmediatas y eficaces, dichos traumatismos se convertirán en la quinta causa mundial de muerte, con unos 2,4 millones de fallecimientos anuales. Ello se debe, en parte, al rápido aumento del mercado de vehículos de motor sin que haya mejoras suficientes en las estrategias sobre seguridad vial ni la planificación del uso del territorio. Se ha estimado que las colisiones de vehículos de motor tienen una repercusión económica del 1% al 3% en el PNB respectivo de cada país. La reducción del número de heridos y muertos por accidentes de tránsito mitigará el sufrimiento, desencadenará el crecimiento y liberará recursos para una utilización más productiva.

En los países de Iberoamérica, son más de 120.000 las personas fallecidas y 6 millones de heridos cada año, que representa un costo social, económico y sobre todo humano inadmisible.

En este sentido, desde las Naciones Unidas se ha impulsado un Plan Mundial de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020, que tiene por finalidad servir de documento de orientación para los países y, al mismo tiempo, facilitar la aplicación de medidas coordinadas y concertadas destinadas al logro de las metas y objetivos del Decenio. Ofrece un contexto que explica los antecedentes y las razones de la declaración del Decenio formulada por la Asamblea General de las Naciones Unidas. Este Plan mundial será útil para apoyar el desarrollo de planes de acción, locales y nacionales y, al mismo tiempo, ofrecerá un marco para favorecer la realización de actividades coordinadas a nivel regional y mundial. Está destinado a un amplio público, en particular los gobiernos locales y nacionales, la sociedad civil y las empresas privadas que deseen ajustar sus actividades a la consecución del objetivo común, manteniendo una perspectiva genérica y flexible, conforme con las necesidades de los países.

También la Agenda de Desarrollo Sostenible, adoptada por la Asamblea General de Naciones Unidas en septiembre de 2015, incluye entre sus 17 objetivos, dos relacionados con la seguridad vial. En concreto, el *Objetivo 3 - Meta 6*: Reducir a la mitad los muertos y heridos en siniestros de tránsito, y el *Objetivo 11 - Meta 2*: Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad

vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

Si es preocupante esta situación mundial relacionada con los accidentes de tránsito, se puede indicar lo mismo en cuanto a este tipo de accidentes en el ámbito laboral. No existen datos globales rigurosos de los accidentes laborales de tránsito (ALT), por lo que se hace necesario establecer pautas y generar conocimiento en esta disciplina, ya que suele ser un tipo de accidente de trabajo “olvidado” por los registros de accidentalidad de los países de nuestra Región.

A partir de los elementos identificados, es intención de la OISS fortalecer el conocimiento en esta disciplina de la seguridad vial laboral desarrollando documentación, evaluaciones y planes de trabajo relacionados que permitan, en definitiva, impulsar la prevención de este tipo de riesgo laboral, siendo imprescindible, para ello, la coordinación de las Instituciones preventivas de los países con las Agencias Nacionales de Tránsito.

Así mismo es de resaltar, que en la gran mayoría de países de la Región, tiene consideración de accidente de trabajo los relacionados con el tránsito, tanto al ir y volver del domicilio al centro de trabajo (“in itinere”) como los que se producen durante la jornada de trabajo utilizando vehículos de empresas y/o vehículos propios puestos a disposición por el trabajador.

2. Objeto

El presente Estándar tiene por objeto establecer el marco de actuación preventiva frente a los accidentes laborales de tránsito y criterios básicos para realizar la valoración de este riesgo laboral.

Hay que considerar que los vehículos pueden formar parte del propio trabajo, en mayor medida, en el sector servicios, tanto cuando se utilizan vehículos de empresa como cuando son de propiedad individual en el desarrollo de tareas laborales. No obstante, son los profesionales de la conducción los que mayormente los sufren, especialmente los conductores de camiones, autobuses, maquinaria móvil, etc.

Se considera que los sistemas de prevención de riesgos laborales deberían integrar plenamente los riesgos laborales de tránsito y los derivados de la movilidad de personas y materiales, sin descuidar los desplazamientos al trabajo, aunque es conocido que no existe la misma responsabilidad empresarial en cuanto a los accidentes “in itinere” y los accidentes de tránsito en jornada de trabajo. No es objeto de este Estándar realizar una aproximación jurídica en este sentido. Pero sí debe tenerse en cuenta que existe una clara responsabilidad legal de los empleadores en los desplazamientos en jornada de trabajo y un deseable compromiso moral y social en los desplazamientos “in itinere”. Las empresas tienen por tanto responsabilidades en el tema: legales, sociales, ambientales y económicas.

En definitiva, se pretende con este Estándar, facilitar una metodología de trabajo para valorar el riesgo laboral del accidente de tránsito.

3. Alcance

Este Estándar se dirige a las empresas de todos los sectores de actividad.

4. Referencias

Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020. Naciones Unidas.

MOVILIDAD Y TRANSPORTE. Carta Europea de la Seguridad Vial.
<http://www.erscharter.eu/es/resources-and-knowledge/guidelines>

Notas Técnicas de Prevención 1090 y 1091: Riesgos laborales viarios: marco conceptual.
Instituto Nacional de Seguridad, Salud y Bienestar en el Trabajo de España.

5. Definiciones

A efectos de este Estándar, se proponen las siguientes definiciones:

Accidente laboral de tráfico. Es toda lesión corporal que sufre un trabajador con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecuta y en el cual intervenga un vehículo en movimiento en vía pública afectada por la legislación de tráfico, circulando vehículos a motor. Esta definición incluye los siguientes:

- **Accidente de trabajo “in itinere”.** Con independencia de la jurisprudencia y normativa legal de los países, es cualquier accidente que se produzca en el desplazamiento habitual desde el domicilio al centro de trabajo y viceversa al ir al trabajo, sin interrupciones.
- **Accidente de trabajo “en misión”.** Es el que sufre un trabajador que utiliza el vehículo de forma no continuada, pero que realiza desplazamientos fuera de las instalaciones de la empresa para cumplir con su trabajo por indicación de la empresa.
- **Accidente de trabajo de conductores profesionales.** Es aquel sufrido por el trabajador que utiliza el vehículo como centro de trabajo para cumplir su tarea, es el caso entre otros, de transportistas, mensajeros, conductores de servicios de transportes o personas que realizan con vehículo propio o de la empresa tareas comerciales.

Plan de Seguridad Laboral Vial. Programa de prevención para disminuir los riesgos de accidente de tráfico sobre las vías públicas con algún vehículo en movimiento que pueda producir lesiones a las personas o daños a las cosas. El Plan de Seguridad Vial de una empresa sería la versión pormenorizada que pretende minimizar los riesgos en las vía pública de sus trabajadores en circunstancias reconocidas reglamentariamente como laborales.

6. Identificación de los riesgos laborales viales

La primera tarea para abordar la prevención de los accidentes laborales de tráfico, es identificar cuáles son los riesgos asociados al uso de vehículos en la empresa. Se trata de una tarea fundamental que permitirá tener una visión global de la situación. En esta fase deberán recopilarse y analizarse el histórico de los accidentes laborales de trabajo, los tipos de desplazamientos que realizan los empleados, las condiciones de los desplazamientos según la actividad de la empresa, los perfiles y condiciones de trabajo de los empleados que realizan los desplazamiento, los tiempos de desplazamiento, las distancias recorridas, e incluso el tipo de vías públicas por las que se transita.

a) Accidentes “in itinere”

Con carácter general, estos tipos de accidentes de trabajo son los más frecuentes y los que más se subestiman, teniendo la empresa una menor información que del resto de

accidentes. De cara a establecer recomendaciones básicas para los empleados, desde los departamentos de RRHH y de Prevención deben recabarse cuanta información sea posible, siendo la más importante conocer cómo los empleados realizan este desplazamiento, para lo que puede acudir a algún tipo de encuesta.

b) Accidentes “en misión” y de conductores profesionales

La gestión de este riesgo en los desplazamientos de tránsito debe realizarse con profundidad ya que, en este caso, se trata de un riesgo profesional, de especial significación para los perfiles profesionales. Además de la planilla de los accidentes ocurridos históricamente, deben analizarse factores tales como:

- Horarios de trabajo, desglosando el tiempo de conducción.
- Propiedad/renting de los vehículos.
- Mantenimiento de los vehículos.
- Condiciones en que se desarrolla el trabajo (pausas, tiempos de gestión, tiempos de carga y descarga, ...).
- Influencia de los compromisos empresariales y plazos de entrega.
- Organización de los desplazamiento e itinerarios, ¿se analizan? ¿se planifican?.

7. Analizar la seguridad vial laboral en la empresa

Centrándonos en los accidentes “en misión” y en los sufridos por conductores profesionales y conocida la realidad de los accidentes laborales de tránsito en la empresa, es necesario analizar cómo y en qué condiciones se está realizando en la empresa la gestión de los desplazamientos. Es preciso conocer cómo se establecen los desplazamientos, en qué estado se encuentran los vehículos y qué información/capacitación preventiva están recibiendo los trabajadores-conductores.

a) Gestión de los desplazamientos

La organización de los desplazamientos en la empresa es relevante para realizar en primer lugar, la evaluación del riesgo de accidente de trabajo y con posterioridad planificar las medidas preventivas necesarias para su eliminación o reducción. Los indicadores que son imprescindibles analizar para disponer de una adecuada gestión de los desplazamientos son los siguientes:

- Empleados que utilizan los vehículos.
- Duración media de los desplazamientos en horas y por días.
- Cumplimiento horario, en salida y entrada del centro de trabajo.
- Nivel de exigencia de entregas con plazo.
- Planificación de los itinerarios. ¿se da autonomía a los conductores?
- Tipología de las rutas y su estado, así como el conocimiento del tráfico existente.
- Obligatoriedad de pausas y tiempos máximos de conducción.
- Gestión de las incidencias.
- Sistema de incentivos que puedan afectar a la presión de tiempos.

b) Gestión de los vehículos

El tipo de vehículos que se utilizan y su estado de mantenimiento tienen gran influencia en la valoración del riesgo de accidentes laborales de tráfico. A continuación, se detallan los factores de mayor incidencia que deben ser contemplados:

- Propiedad y asignación de los vehículos.
- La seguridad se considera como factor en la compra de vehículos.
- Tipos de elementos de seguridad activa en los vehículos.
- Tipo del seguro de accidentes.
- Mantenimiento periódico de los vehículos.
- Sistema de vigilancia permanente del estado de los vehículos.
- Sistema de comunicación entre vehículos-empresa.
- Tipología de los vehículos de carga.
- Mantenimiento y vigilancia permanente del sistema de elevación y transporte de cargas.

c) Conductores al servicio de la empresa

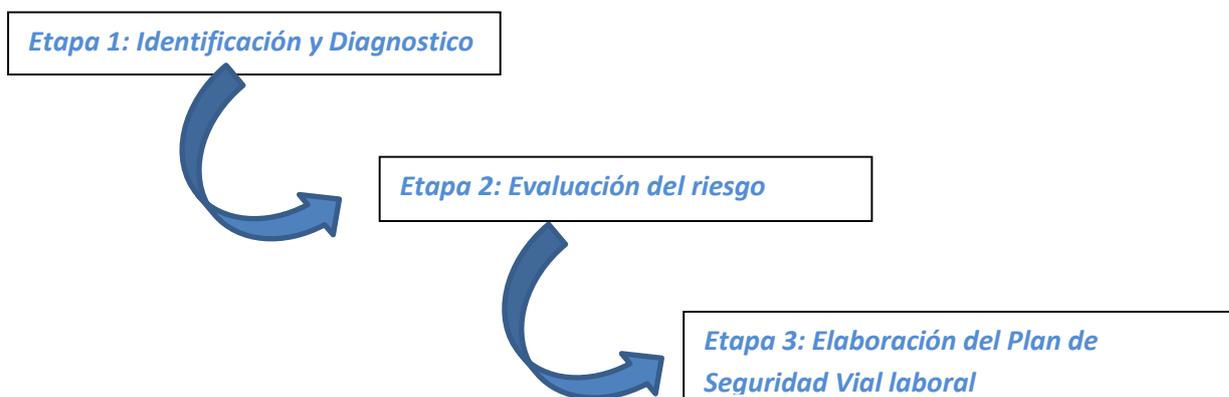
Para gestionar adecuadamente la seguridad y salud de los trabajadores conductores es inevitable gestionar este tipo de riesgo como cualquier otro riesgo laboral. El deber de información de los riesgos, de la evaluación del riesgo, de la planificación de actividades preventivas y la vigilancia de la salud de los conductores es obligatorio para las empresas que tienen este perfil de profesionales. En este sentido, deben tenerse en cuenta las siguientes cuestiones:

- Definición de las funciones asociadas al perfil-conductor y perfil usuario de transporte de la empresa.
- Condiciones mínimas para la contratación de puestos con perfil de usuario conductor.
- Evaluación específica de los riesgos asociados a los perfiles de usuario conductor
- Información de riesgos a los trabajadores.
- Capacitación continua en materia de prevención de riesgos laborales del perfil conductor.
- Vigilancia de la salud de los conductores para valorar su aptitud.

8. Establecimiento de un Plan de seguridad vial laboral

Con los antecedentes expuestos en los apartados anteriores, se está en disposición de abordar en el seno de la empresa un Plan de Seguridad Vial Laboral. Este Plan debería formar parte de la planificación preventiva para el control de los riesgos laborales, de acuerdo a los resultados de la evaluación de riesgos.

Este Plan se realizará cuando existan riesgos laborales viales derivados de la actividad laboral y requieran adoptarse medidas de control de los mismos y debería integrarse al Plan de Prevención o Sistema de Gestión de Rasgos Laborales de la empresa. Las etapas que deben cubrirse en la elaboración de un Plan de Seguridad Vial Laboral, según lo expuesto en este Estándar, son:



El planteamiento de una estrategia vial en la empresa, debe pasar por la implicación de la dirección y los representantes de los trabajadores, asignar a los responsables del Plan y movilizar a la organización en la línea establecida.

El objetivo final del Plan es organizar los recursos humanos y materiales de la empresa destinados a la movilidad y establecer las medidas preventivas adecuadas para reducir el riesgo de accidente laboral de tránsito al máximo posible. Como observación, de las medidas preventivas que surjan de este Plan, habrían de especificarse las dirigidas a profesionales de la conducción y las dirigidas a los que no lo son, pero utilizan vehículos en sus desplazamientos de trabajo.

Para ello y a título orientativo, se establece una estructura de las medidas preventivas aplicables:

a) Medidas materiales

- Gestión de la flota de vehículos.
- Criterios de seguridad en la adquisición y renovación de vehículos.
- Disponibilidad de los elementos de seguridad y salud laboral necesarios.

- Programa de mantenimiento y revisión del buen estado de vehículos, de acuerdo a exigencias reglamentarias e internas de la organización.
 - Control de la carga de vehículos y su estabilidad.
 - Medidas de seguridad en vías internas de circulación y de acceso a la empresa.
- b) **Medidas de formación para la conducción segura**
- Sensibilización frente al accidente laboral de tránsito.
 - Plan de formación continuada para asegurar una conducción segura y saludable.
 - Programa de concienciación y educación para la movilidad segura y sostenible.
 - Normas de actuación en la conducción de vehículos con medidas a seguir y prohibiciones.
- c) **Medidas organizativas**
- Procedimientos de trabajo para una conducción segura y saludable.
 - Programa para la reducción de la movilidad (sistemas de videoconferencia, periodicidad de las reuniones, etc.).
 - Señalización de seguridad vial en el centro de trabajo.
 - Rutas e itinerarios seguros.
 - Información puntual sobre el estado de la circulación.
 - Flexibilidad de horario, especialmente en horas punta de acceso y salida del trabajo.
 - Descansos en la conducción.
 - Organización de la carga de trabajo.
 - Alimentación saludable con prohibición del uso de alcohol y psicofármacos.
 - Pautas en la elección del transporte.
 - Gestión de aparcamientos.
 - Campañas periódicas de seguridad laboral vial.
 - Protocolos de actuación ante accidentes laborales viales.

Este Estándar recomienda que las acciones preventivas para reducir accidentes laborales “in itinere” formen parte natural del Plan de Seguridad Laboral Vial. Una medida como la de reducir desplazamientos con el automóvil privado, está contribuyendo indirectamente a mejorar la seguridad al reducirse la exposición al riesgo de accidente con tal medio de transporte.

La mayoría de las empresas son un lugar idóneo para analizar, evaluar y optimizar la movilidad y reducir los accidentes laborales “in itinere”, porque la mayoría de los trabajadores participan en varios aspectos comunes: los horarios son similares, la oferta de transporte público puede ser amplia y común para todos, etc.

En las referencias bibliográficas se incorporan varias herramientas para desarrollar los contenidos de los Planes de Seguridad Vial Laboral.

9. Evaluación del riesgo de tránsito en el entorno laboral

Para facilitar la realización de la evaluación de riesgos laboral de tránsito, se proporciona una herramienta básica que ha sido diseñada por la Fundación Española de Seguridad Vial (FESVIAL) de España.

Empresa:

Puesto de trabajo:

1.- *El puesto de trabajo exige que:*

- El trabajador debe conducir durante toda su jornada de trabajo.
- El trabajador debe conducir una media de más de 4 horas durante su jornada de trabajo.
- El trabajador debe conducir al menos más 2 horas de media durante la jornada de trabajo y menos de 4 horas.
- El trabajador debe conducir pero no supera la media de 2 horas durante la jornada de trabajo
- El trabajador debe conducir de forma excepcional.
- El trabajador como norma general no debe conducir, pero puede hacerlo de forma remota.

2.- *Durante el tiempo de conducción antes indicado ¿Qué tiempo dedica el trabajador a la conducción tras descontar la paradas?*

- Menos del 20% del tiempo de conducción.
- Más del 20% y menos del 50% del tiempo de conducción.
- Más del 50% del tiempo de conducción.

3.- *La circulación se realiza fundamentalmente por:*

- Vías urbanas (más de un 50% por vías urbanas)
- Vías interurbanas (más de un 50% por vías interurbanas)

4.- *Disponen todos los vehículos de manos libres*

SI

NO

5.- ¿Debe el trabajador realizar o recibir llamadas relacionadas con el trabajo a lo largo de la jornada?

SI NO

6.- ¿Puede el trabajador parar la conducción libremente al menos cada 2 horas?

SI NO

7.- ¿Tiene el trabajador que realizar periodos de conducción superiores a 1 hora al finalizar su jornada de trabajo (como consecuencia de volver al centro de trabajo)?

SI NO

8.- De las siguientes situaciones

- El trabajador debe conducir en las franjas horarias entre las 07:00 y 09:00 ó las 12:00 y 14:00?
- El trabajador debe conducir inmediatamente después de una comida o una cena.
- El trabajador tiene que conducir después de una jornada de más de 6 horas de trabajo
- El trabajador dispone de menos de 12 horas entre jornadas de trabajo

al menos una de ellas o más son aplicables al puesto de trabajo y su forma habitual de realizarlo. SI NO

9.- ¿Debe conducir el trabajador inmediatamente después de la comida o cena?

SI NO

10.- ¿Se tienen en cuenta las velocidades permitidas y las reales de circulación a la hora de planificar los trabajos?

SI NO

11.- ¿Disponen todos los vehículos de medidores de velocidad como tacógrafos, GPS, etc. que permita a la empresa comprobar que no se superan las velocidades permitidas?

SI NO

12.- ¿El trabajador puede dejar libremente de realizar alguna de las actividades previstas para la jornada de trabajo, si como consecuencia de cualquier hecho para realizarlas tuviera que aumentar la velocidad por encima de la lógica o permitida para la circulación?

SI NO

13.- Indique cuantos meses al año los desplazamientos deben realizarse en condiciones climatológicas adversas (niebla, nieve, hielo, etc.)

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

14.- ¿Si se realizan operaciones descarga y descarga de material, las zonas de carga y descarga (en el propio centro de trabajo o fuera de él) están especialmente diseñadas para la carga o descarga y no se realizan en la propia vía?

SI NO No Aplica

15.- ¿Realiza la carga y descarga con ropa reflectante?

SI NO No Aplica

16.- ¿Si existen vehículos circulando por el centro de trabajo (se incluyen equipos para desplazar carga: carretillas, traspales, etc.), están de limitadas las zonas de circulación de estos o de peatones?

SI NO No Aplica

17.- ¿Están señalizadas las zonas de paso de vehículos y las de peatones?

SI NO No Aplica

10. Un Ejemplo de Campaña para sensibilizar en el riesgo laboral de tránsito: *La Carta Europea de Seguridad Vial*

La Carta Europea de la Seguridad Vial es una iniciativa de la Comisión Europea, tratándose de una invitación, por parte de la Unión Europea, a los distintos sectores sociales, incluidas las empresas, a realizar acciones concretas, evaluar resultados y concienciar a la ciudadanía, incluidos los trabajadores, en materia de seguridad vial.

En concreto, la Carta tiene como objetivos:

- Fomentar y apoyar a asociaciones, escuelas, universidades, empresas de todo tipo y tamaño, y autoridades locales europeas a tomar medidas de seguridad vial en Europa.
- Reconocer las contribuciones de la sociedad civil a la seguridad vial.
- Facilitar la adquisición y el intercambio de conocimientos en materia de seguridad vial en la Unión Europea entre los miembros de la sociedad civil.
- Facilitar un diálogo verdadero para la transferencia de experiencias y prácticas de seguridad vial en todas las esferas de gobierno en la Unión Europea.

Mediante la firma de la Carta Europea de la Seguridad Vial, las empresas signatarias adquieren el compromiso de colaborar en la reducción de accidentes de tráfico.

Se trata de la mayor plataforma sobre seguridad vial de la sociedad civil. Hasta la fecha, más de 3.400 entidades públicas y privadas se han comprometido con la Carta y han llevado a cabo acciones e iniciativas de seguridad vial dirigidas a sus miembros, empleados y al resto de la sociedad civil.



Estas acciones han fortalecido la cultura de la seguridad vial en toda Europa, han mejorado el conocimiento popular sobre las causas de los accidentes y han ayudado a crear medidas y soluciones preventivas.

La diversa comunidad de miembros de la Carta está formada por empresas, asociaciones, autoridades locales, instituciones de investigación,

universidades y escuelas. Todos ellos reciben un reconocimiento auténtico y sus acciones se publican en nuestro sitio web, a fin de enseñar e inspirar a terceros.

La misión actual de la Carta Europea de la Seguridad Vial es fomentar, impulsar y ampliar aún más esta comunidad, con la visión final de reducir el número de víctimas de la carretera de aquí a 2020.

La iniciativa de la adhesión a esta Carta, sienta las bases de un futuro e hipotético Plan de Prevención en materia de Seguridad Vial Laboral dentro de la empresa y vendría a aglutinar los esfuerzos que en este campo se hacen desde los diferentes actores del mundo laboral: empresarios y trabajadores.

La Carta Europea de la Seguridad Vial fue propugnada el año 2006, tomando los datos del 2005, los cuáles presentaban un paisaje desolador en cuanto a número de accidentes y heridos en las carreteras europeas.