

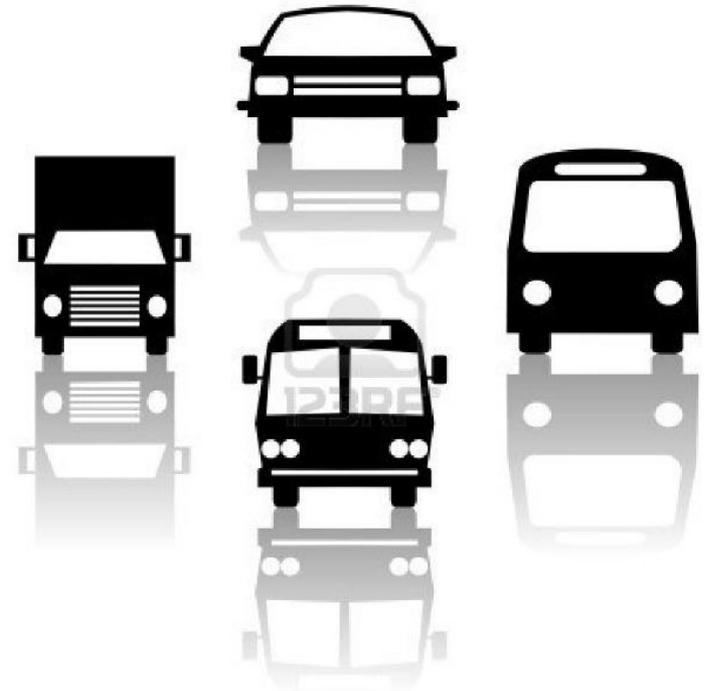
# Adecuación para la seguridad vial: De la evaluación del riesgo a la formación

*Prevención de Lesiones y Accidentes de Trafico para la Seguridad de los Empleados*



## Conductores en situación de riesgo?

Vehículos utilizados para diversos fines (**vehículos de empresa o gris**: furgonetas, camionetas, camiones grandes, autobuses, taxis, **vehículos de emergencia**, construcción, motocicletas, y bicicletas).



Trabajando **en o cerca de la carretera**, mantenimiento, los trabajadores postales, los empleados de averías de vehículos y la policía.

# **Perfil tipo de accidentes laborales de trafico ?**

**(Centro trabajo + en Misión)**

**Joven**

**Varón**

**Sectores construcción y servicios**

**Conductores de camiones, motocicletas y ciclomotores**

**Vehículos ligeros y pesados**

**Mortalidad más alta en construcción**

## Accidentes VS Casualidad

Inmediatas:

Velocidad inadecuada

Falta de atención

Somnolencia/cansancio

Familiaridad

Alcohol/drogas

Tiempo (lluvia, visibilidad..)

Vehículos defectuosos

Infraestructuras



Asociadas:

n Presión/Estrés

n Distracciones

n Falta de sueño

n Congestión

n Plan de movilidad  
inexistente o inadecuado

n Mantenimiento de  
vehículos

n Formaciones inexistentes

n Dialogo interno

## Prevención VS Reacción



**Menos días de trabajo perdidos debido a una lesión, al trabajo de reprogramación**

**Reducción del estrés (velocidad..)**

**Menos vehículos retirados de la carretera para su reparación**

**Reducción de los gastos de funcionamiento a través de un mejor nivel de conducción (el consumo de combustible y costes de mantenimiento de vehículos)**

Item of cost	Sample data
Own damage costs	£1,000 (Eur 1,145)
Third party vehicle damage costs	£1,000 (Eur1,145)
Third party injury costs (eg Whiplash)	£1,000 (Eur 1,145)
Reported cost of collision	£3,000 (Eur 3,432)
Total cost of collision (including hidden costs at 2 times reported costs)	£6,000 (Eur 6,865)
Revenue required to fund a single collision at 10% return on Sales	£60,000 (Eur 68,649)
Widget sales (at 50p) required to fund fleet safety costs	120,000

## Segundo informe temático

### “Fit for Road Safety – Risk Assessment to Driver Training”

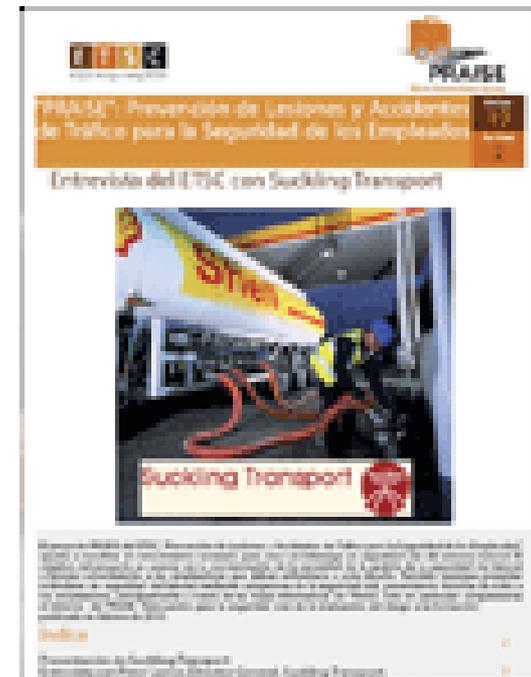
- 1** – Mejora de conductores en el contexto laboral
  - Evaluación de riesgo – Directiva marco 89/391/EEC
  - Proceso de control en 6 etapas (recomendadas)
  - Herramientas de investigación
- 2** – Formación para conductores de camiones y autobuses
  - Legislación europea: cualificación inicial/requisitos
- 3** – Formación para conductores específicos
  - Recomendaciones (UUEE/Nacional/Empleadores)
- 4** – Iniciativas a nivel empleador
  - Buenas practicas – recomendaciones
  - Lista de comprobación para empleadores

## Segundo informe temático

“Fit for Road Safety – Risk Assessment to Driver Training”



<http://www.seguridadvialenlaempresa.com/praise-buenas-practicas.php>



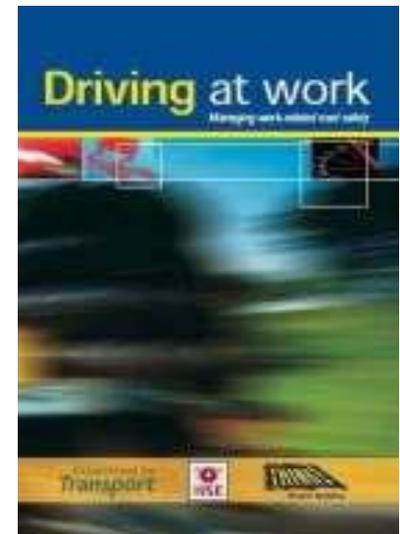
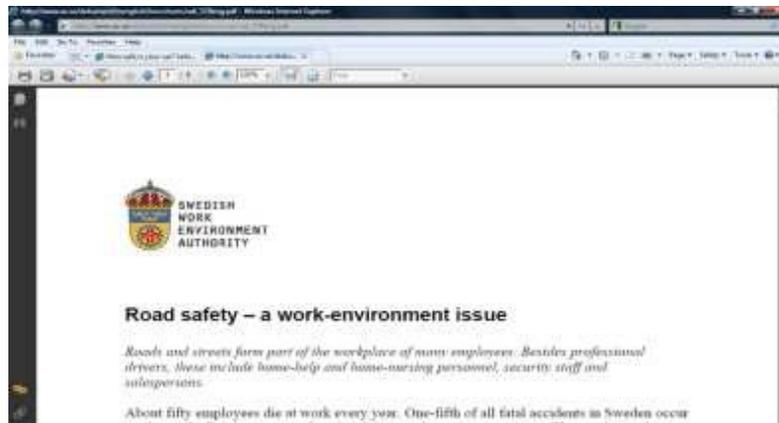
<http://www.seguridadvialenlaempresa.com/praise-informes.php>

## Formación de conductores en el contexto laboral

- Ir respectivo al vehículo o su propietario, una evaluación de riesgos, un proceso de seguimiento y mejora es necesario para encajar el negocio en una sistema eficaz beneficiándoles
  - Sociedad, cumplimiento de la ley, negocios, razones económicas etc.
- Directiva marco 89/391/EEC: Consulta a sus empleados o representantes cuando se trata de la salud y seguridad en el trabajo
- La Matriz de Haddon basada en sistemas pre siniestro, simultáneos y post para la seguridad de la flota: marco para identificar y mitigar los riesgos

## Directiva marco 89/391/EEC

- Mejorar la seguridad y la salud en el trabajo
- Proteger los empleados a través medidas de prevención, información, consulta, participación y formación
- Evaluación de los riesgos relacionados con el puesto de trabajo y protección/prevención asociada o exigida por la situación
- Asegurarse que todos los empleados tengan acceso a la formación
- Aplicada a todos los sectores (privado y publico)



## La Matriz de Haddon



**Este enfoque sistémico dinámico tiene como objetivo identificar y corregir las principales fuentes de error o deficiencias de diseño de vehículos y vías y los comportamientos peligrosos que contribuyen a los accidentes de tráfico, así como mitigar la gravedad y las consecuencias de los traumatismos a largo plazo.**

**El análisis de los factores considerados según la Matriz de Haddon permite no sólo identificar determinantes en la ocurrencia de los accidentes, sino que además orienta la intervención preventiva hacia aquellos aspectos que se identifiquen como susceptibles de modificación.**

# Jornada Internacional “Seguridad Vial en la Empresa”

Matriz Haddon

Fase		Factores		
		Humano	Vehículos y equipamiento	Ambiental
Antes del choque	Prevención del choque	Información Actitudes Disminución de las facultades Aplicación de la ley	Condiciones mecánicas Luces Frenos Maniobrabilidad Gestión de la velocidad	Diseño y trazado del camino Límites de velocidad Elementos de seguridad peatonal
Choque	Prevención de traumatismos durante el choque	Uso de dispositivos de protección Disminución de las facultades	Cinturones de seguridad Otros dispositivos de seguridad Diseño vehicular antichoques	Elementos protectores a los costados del camino
Después del choque	Preservación de la vida	Nociones de primeros auxilios Acceso a la atención médica	Facilidad de acceso Riesgo de incendio	Equipamiento de socorro Congestión

Fuente: Organización Mundial de la Salud (2004)

Identificar, obtener y analizar la información disponible en cuanto al alcance del problema (aseguradoras, permisos, telemetría..) Utilizar esto para plantear el análisis comercial a los altos cargos relevantes de la organización

## 6 etapas para iniciar un proceso de evaluación

- Revisión general del sistema de seguridad de la flota a través síntomas negativos (alto coste de seguros, muertes en carretera, aumento continuo del daño en vehículos)
- Montar un grupo piloto incluyendo las personas a riesgo, gestores, planificadores de horarios etc y evaluar/listar los comportamientos a riesgo que hay que tratar
- Evaluación de los empleados a través de esas situaciones de riesgo recopilados
- Identificación del tipo de formación necesaria tanto dentro o fuera del vehículo
- Usar el proceso de evaluación para futuros empleados y evaluar la formación propuesta en apropiados intervalos



## Enfoques para el control de riesgos

1. *Eliminar*
2. *Reducir*
3. *Aislar*
4. *Controlar*
5. *Adaptarse*

**Cuestionar los desplazamientos  
cambiar / mezclar el modo  
reducir los viajes  
reducir las horas / distancias  
optimizar los programas  
plan de rutas "más seguro"  
evitar condiciones difíciles  
elegir vehículos 'más seguros'  
garantizar el mantenimiento  
evaluar el estado físico del conductor  
reducir las distracciones  
políticas sobre el alcohol / drogas  
evaluar la competencia del conductor  
formación de conductores priorizada**

## Recomendaciones nacionales

- Identificar la magnitud de los riesgos en la seguridad vial laboral a través de datos comunes (OSH criterios)
- Liderazgo por autoridades publicas propietarias de flotas importantes: el modelo cuenta (sirve para subcontratistas!)
- Definir a nivel nacional estándares o requisitos mínimos para la evaluación de riesgo, el contenido/estructura y administración de las formaciones,
- Crear sistemas de compensación financiera para impulsar e financiar la formación (dinámica que crear)
- Guías para ayudar empleadores a usar de manera eficaz las herramientas – promover las buenas practicas y la investigación

## Escoger formadores – Virtual Murray 2009a

- Puede llevar a cabo una análisis de gestión del riesgo sobre costes, causas, y numero de colisiones?
- Qué tipo de formación ofrece (desde habilidades básicas, pasando por conducta defensiva u otros tipos programas?)
- Puede formar directivos, supervisores y a personal interno si fuera necesario? Que otros clientes tiene? Éxitos/fracasos?
- Pondrá en marcha un programa piloto inicial a pequeña escala?
- Que asignación de precios (pay by results?) ? Coste administrativo? Transparencia?
- Esta registrado, cualificado en seguridad y salud en el trabajo?
- Servicio de atención de proveedor a largo plazo?
- Necesitamos formación, conductores o managers?

## Casos reales y buenas practicas

- Buenas practicas VS Mejores practicas?
  - PRAISE concursantes (Suckling Transport RRUU, KTL Irlanda)
  - Sitios específicos dejando los casos reales PRAISE?
    - [www.drivingforbetterbusiness.org](http://www.drivingforbetterbusiness.org)
    - [www.fleetsafetybenchmarking.net](http://www.fleetsafetybenchmarking.net)
    - [www.virtualriskmanager.net/niosh](http://www.virtualriskmanager.net/niosh)

Agencia Europea para la seguridad y la salud en el trabajo – EU OSHA

[http://osha.europa.eu/en/topics/road\\_transport](http://osha.europa.eu/en/topics/road_transport)

The image shows two screenshots of the OSHA website. The top screenshot displays the 'Road Transport' page, which includes a navigation menu on the left, a search bar, and a main content area with a header image of a truck and text describing the challenges of road transport. The bottom screenshot shows the 'Rail, Air and Water Transport' page, which features a header image of an airplane and text discussing the risks in these sectors. Both pages include a sidebar with various links and a 'Publications' section.

## Conclusiones

- Escoger una formación completa, adecuada y personalizada no es tarea fácil. Lo fundamental es dar prioridad al tipo de curso/formación elegida, basada sobre las necesidades propias de una empresa y sus negocios.
- La formación es solamente un elemento dentro de un sistema global en el entorno a la seguridad vía laboral
- Necesidad de reconocer y gestionar esos riesgos



# Jornada Internacional “Seguridad Vial en la Empresa”



**De esta manera se  
construirá una cultura  
corporativa de  
seguridad vial sobre  
cimientos sólidos**



## Mas información sobre PRAISE o el ETSC

Boletines de información

[www.etsc.eu](http://www.etsc.eu)

- Safety Monitor
- Drink Driving Monitor
- Speed Monitor
- Reviews & Policy Papers
- Fact Sheets

[Ilyas.Daoud@etsc.eu](mailto:Ilyas.Daoud@etsc.eu)

Project Manager



**PRAISE**

Work-Related Road Safety



## Speed Monitor

ETSC's Newsletter on Speed Policy Developments in the EU

carrying out a breath test every time a driver is checked, and ensuring that every police vehicle has a breathalyzer to do this. Results from recent drink driving campaigns linked

## Safety Monitor

ETSC's Newsletter on Transport Safety Policy Developments in the EU

Drink  
A new  
citizens  
finding  
rect an  
for driv  
of resp  
swer w  
for driv  
gave a  
in awa  
Czech



on was on perceptions of  
Europeans consider driv  
nce of alcohol to be risky  
ive after more than two  
Such an amount would  
ohol concentration above  
EU countries. More than  
that one should not drive  
two hours. A considerable  
inks that not drinking at  
drive is the safest option.  
health/alcohol/docs/ebs\_

Con  
EU N  
Cour

Drink driving in  
commercial transport

p.4  
Barometre\_\_ p.5

**ETSC**  
European Transport Safety Council

**FRE**