

GUÍA DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO PARA TRABAJADORES DEL SECTOR DE NATUROPATÍA



Con la financiación de:

ágina 1



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRABAJO, MIGRACIONES
Y SEGURIDAD SOCIAL



FUNDACIÓN
ESTATAL PARA
LA PREVENCIÓN
DE RIESGOS
LABORALES, F.S.P.



GUÍA DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO PARA TRABAJADORES DEL SECTOR DE NATUROPATÍA

**ES2017_0063 “SEGURIDAD VIAL EN EL
SECTOR DE NATUROPATÍA”**



CONTENIDOS

GUIA DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO PARA TRABAJADORES DEL SECTOR DE NATUROPATÍA

0. PRESENTACIÓN.....	5	8. GESTIÓN DE DESPLAZAMIENTO “IN ITINERE”	59
1. MARCO LEGAL DE LA SEGURIDAD VIAL LABORAL EN ESPAÑA	9	9. ACTUACIÓN EN CASO DE ACCIDENTES....	63
2. CONCEPTOS Y DEFINICIONES A TENER EN CUENTA.....	14	10. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES...69	
3. EL ACCIDENTE DE TRÁFICO COMO RIESGO LABORAL EN EL SECTOR DE NATUROPATÍA.....	18		
4. LA SEGURIDAD VIAL EN EL TRABAJO.....	22		
4.1 Problemas de tráfico como riesgo laboral.			
4.2 Factores de riesgo.			
4.2.1 Factores Humanos			
4.2.2 Vehículos			
4.2.3 Vías			
4.2.4 Entorno			
4.3 Plan de Seguridad			
4.4 Plan de Movilidad			
5. PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES EN EL TRÁFICO EN EL SECTOR DE NATUROPATÍA.....	48		
6. EVALUACIÓN DEL RIESGO DEL TRÁFICO EN EL ENTORNO LABORAL.....	52		
7. SENSIBILIZACIÓN Y FORMACIÓN EN SEGURIDAD VIAL	55		

BIBLIOGRAFIA

ANEXOS



PRESENTACIÓN

PRESENTACIÓN

En la actualidad los accidentes de tráfico deben considerarse como un problema con alto impacto social, de salud, económico y laboral, es por esto que la Organización Mundial de la Salud ha llegado a calificarlos como un problema de salud pública, previendo que las consecuencias por accidentes de tráfico ocuparán en el año 2.020, el tercer lugar entre las diez principales causas de muerte en todo el mundo.

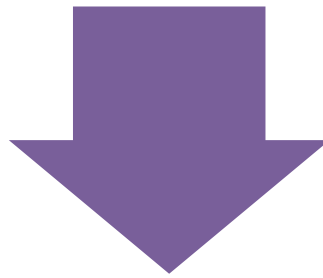
Si revisamos las estadísticas de la DGT, de accidentes de tráfico en el ámbito laboral, para el año 2017, se cerró con el dato más elevado de Accidentes Laborales de Tráfico de la década: 67.464 siniestros, cifra que representa el 11,5% de todos los accidentes laborales, y los 202 fallecidos en ALT en 2017 (80 en jornada y 122 in itinere) suponen un tercio de los fallecidos (618 personas) en accidentes laborales. Una cifra casi idéntica a la de 2016 que fueron 204. Estas cifras son alarmantes y vienen a justificar las medidas que se han ido tomando, y muchas otras que aún deben de abordarse de forma urgente tanto en materia de información y formación por parte de las empresas, como por las instituciones gubernamentales en el marco de una política preventiva para la población en general y de los planes de prevención de riesgos laborales al interior de las empresas.

Con el fin de mejorar las cifras de la siniestralidad laboral, entre otras políticas

y gestiones relacionadas con el tema, las autoridades gubernamentales españolas en cabeza del Consejo de Ministros, se reunió el 24 de abril de 2015 aprobó la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2015-2020, para establecer el marco de actuación en políticas públicas en materia de Salud y Seguridad en el Trabajo, durante esos años (15-20), unificando los esfuerzos y criterios a la hora de desarrollar acciones en materia de prevención de riesgos laborales y acoger a la vez los cambios y ajustes que van surgiendo en las condiciones de trabajo, atendiendo a los riesgos que emergen de ellas.

Dentro del objetivo 4 de la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2015-2020, se encuentra el de desarrollar acciones para fortalecer la participación de los Interlocutores Sociales y la implicación de los Empresarios y Trabajadores, la mejora de la seguridad y salud en el trabajo, en colectivos y empresas de mayor riesgo consideradas prioritarias dentro de esta Estrategia, La Fundación Estatal para la Prevención de Riesgos Laborales en el marco de las competencias que le han sido delegadas, convocó a subvenciones para desarrollar actuaciones en el ámbito sectorial contempladas en este objetivo 4, líneas 3 y 5. Producto de la acción ES 2017-0063 SEGURIDAD VIAL COMO RIESGO LABORAL EN EL SECTOR DE NATUROPATIA, aprobada en esta convocatoria, se ha desarrollado como producto final la presente Guía de Prevención de Riesgos Laborales Viales para el Sector de Naturopatía.

GUIA GENERAL DE SEGURIDAD VIAL



ESTA GUÍA TIENE COMO OBJETIVO
EL PROMOVER Y CONSOLIDAR LA
CULTURA DE LA SEGURIDAD
LABORAL VIAL EN TODAS LAS
OCUPACIONES PROFESIONALES
DE LAS EMPRESAS DEL SECTOR DE
NATUROPATIA.



Foto: FUI TEC

TEMA 1.

MARCO LEGAL DE LA SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA

1.

**MARCO LEGAL DE LA
SEGURIDAD VIAL LABORAL EN
ESPAÑA**

Hacemos un pequeño recorrido por la normativa vigente en prevención de riesgos laborales:

Desde la propia Constitución Española se obliga a los poderes públicos a velar por la seguridad e higiene en el trabajo y también se reconoce el derecho a la protección de la salud, el estatuto de los trabajadores marca sus derechos básicos, así como sus obligaciones en el ámbito de la seguridad y salud.

Cuando un trabajador o una trabajadora conduce un vehículo por cuenta de un/a empresario/a y en el marco de una relación jurídica de dependencia, concurren, su responsabilidad individual como ciudadano/a que conduce un vehículo, y la normativa de prevención de riesgos laborales.

La Directiva 89/391/CEE de 12 Junio de 1989 marca la línea relativa a la aplicación de las medidas para promover la mejora de la seguridad y salud de los trabajadores, esta fue transpuesta al ordenamiento español gracias a la ley 31/1995 de 8 de noviembre que, de forma directa, rige los derechos y deberes de los trabajadores y empresas.

Conviene mencionar que en cuanto al tráfico, la legislación que regula la Seguridad vial en España no es otra que la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial con sus diferentes reglamentos.

Todas y cada una de las normas mencionadas han ido regulando diferentes marcos de actuación para conseguir una actividad laboral más segura, del mismo modo en el ámbito de la seguridad vial también ha habido implementación de normas que han conseguido una circulación más segura, y una disminución de los accidentes de tráfico, medidas como el uso sistemático del cinturón de seguridad, el casco en los vehículos de dos ruedas, regulación del uso del teléfono móvil, la obligación de cumplir los tiempos de conducción y descanso para los conductores profesionales, la implementación del carné por puntos, los controles de velocidad, de alcoholemia y drogas, la incorporación de la tecnología a los vehículos, la mejora en la construcción de las vías y la señalización, entre otras cuestiones, son sin duda impulsoras de la reducción de los accidentes, aún y con todos estos esfuerzos tal como se viene comentando seguimos sufriendo accidentes de tráfico de forma genérica y en el entorno laboral.

La norma constituye, además, la principal base normativa de la inclusión de la seguridad laboral vial en la prevención de riesgos.

Siguiendo el análisis que la Guía para las actuaciones de la Inspección de Trabajo y

Seguridad Social en materia de seguridad vial en las empresas propone de la Ley 31/1995, la obligación empresarial de protección frente a los riesgos específicos derivados de la conducción de vehículos, se concreta en el artículo 14.2.

El artículo 16.2 responsabiliza al/la empresario/a de la adaptación de esta protección al medio específico de actividad, y el artículo 15.1, de seleccionar correctamente al/a la trabajador/a que va a encomendar la actividad concreta en el puesto de trabajo de conductor de vehículo, conociendo sus capacidades y carencias, y proporcionándole una información sobre los riesgos y la prevención adecuada y específica a su puesto de trabajo.

Además de esta ley, existen un conjunto de leyes, normas y documentos estratégicos que a lo largo del tiempo han puesto el valor a la seguridad laboral vial para que las administraciones y empresas comiencen a trabajar desde el punto de vista de la prevención. A continuación se exponen los principales:

- ☑ **Ley General de Seguridad Social.** Introduce el concepto de accidente de trabajo y de accidente laboral de tráfico (Real Decreto Legislativo 8/2015, art. 156).
- ☑ **Real Decreto 404/2010** por el que se regula el establecimiento de un sistema de reducción las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que hayan contribuido

especialmente a la disminución y prevención de la siniestralidad laboral. Recoge la existencia de planes de movilidad vial en la empresa como medida para prevenir los accidentes de trabajo en misión y los accidentes in itinere.

- ☑ **Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible 2015-2020.** Sienta las bases de una estrategia para reducir los accidentes con la vista puesta en el horizonte 2020, que se concretará mediante diferentes instrumentos: Planes de gestión anuales, un Plan de Seguimiento y Evaluación y el consiguiente Cuadro de Mando Estratégico.
- ☑ **La Estrategia Española de Seguridad Vial 2011-2020.** El 25 de febrero de 2011, se aprueban las líneas básicas de la política de seguridad vial 2011-2020 por Consejo de Ministros. Alineada con las orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020 de la Comisión europea, se estructura en una visión fundamentada en la consecución de un sistema seguro de movilidad, en el que todos, ciudadanos y agentes implicados, tienen su responsabilidad. La Estrategia establece 6 prioridades, 11 áreas de actuación y 172 medidas. Entre las prioridades mencionadas recoge: la protección de los vulnerables, potenciar una movilidad sostenible y segura en la zona urbana, mejorar la seguridad de los motoristas, mejorar la seguridad en las carreteras convencionales, mejorar la seguridad en los desplazamientos relacionados con el trabajo, mejorar

los comportamientos relacionados con el consumo de bebidas alcohólicas y la velocidad.

- ☑ **La Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2015-2020.** Finalmente aprobada por el Consejo de Ministros el día 24 de abril de 2015, establece dos objetivos generales.

El primer objetivo general se centra en promover una mejor aplicación de la legislación en materia de seguridad y salud en el trabajo y su consolidación en las Comunidades Autónomas, especialmente en las pequeñas y medianas empresas. Por su parte, el segundo objetivo enuncia el favorecimiento de la mejora continua de las condiciones de trabajo respecto a todos los trabajadores por igual, con especial atención a la prevención de las enfermedades profesionales y enfermedades relacionadas con el trabajo.

Además, se establecen cuatro objetivos específicos, treinta y seis líneas de actuación y tres planes de acción de carácter bienal.

- ☑ **Plan de Acción de Ahorro y Eficiencia Energética 2011-2020 del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo**

El plan establece entre las medidas dirigidas al ámbito de la movilidad y seguridad vial:

- **Ayudas a la financiación** a los planes de movilidad urbana, planes de transporte

para empresas y gestión de infraestructuras de transporte, ayudas a la realización de cursos de conducción eficiente para conductores y profesores de autoescuelas, creación de un sistema de distribución de subvenciones al transporte público urbano en función de la implantación de criterios de eficiencia, ayudas al desarrollo de los vehículos alternativos...

- **Actuaciones legislativas** (movilidad urbana y de trabajadores, modelos de ordenanzas municipales sobre movilidad y fiscalidad de los turismos con criterios de eficiencia energética, sistema de criterios mínimos de gestión de flotas de transporte por carretera para la concesión de licencias a empresas, e introducción de las técnicas de conducción eficiente en la evaluación para la obtención del permiso de conducción de vehículos turismos,...).

A nivel autonómico, algunas Comunidades Autónomas disponen de sus propios **programas y planes en materia de seguridad vial**, como por ejemplo la Región de Murcia, el Principado de Asturias, La Rioja, Navarra o Madrid, entre otras.

Podemos concluir, sin temor a equivocarnos, que una vez más, queda constancia de que la prevención de riesgos laborales no es cosa de unos pocos sino que forma parte de un todo. Un marco global que debe moverse al unísono y donde la coordinación y el diálogo se conviertan en motores, a corto, medio y largo plazo, de ese avance hacia la mejora de las condiciones de trabajo y el bienestar de una sociedad dinámica.



TEMA 2. CONCEPTOS Y DEFINICIONES

2.

**CONCEPTOS Y
DEFINICIONES**

El contenido de esta guía tiene como objetivo proporcionar información a empresas y a trabajadores del sector de naturopatía sobre los aspectos notables de la gestión de la seguridad vial en el ámbito empresarial, especialmente para reducir o mitigar los riesgos relacionados con los desplazamientos *in itinere* (casa/trabajo/casa), si bien, desde la metodología al catálogo de acciones, pueden resultar igualmente de utilidad para mejorar la seguridad vial de los desplazamientos dentro de la jornada laboral (en el centro de trabajo o en misión).

A continuación, se describen algunos conceptos que se mencionan a lo largo del documento:

En primer lugar, es necesario señalar la **seguridad vial** “se define como la disciplina que estudia y aplica las acciones y mecanismos tendientes a garantizar el buen funcionamiento de la circulación en la vía pública, previniendo los accidentes de tránsito”.

Añadimos igualmente, que el concepto de seguridad vial hace referencia a todos aquellos comportamientos que las personas deben tener en la vía pública, tanto como peatones, conductores o pasajeros, las cuales se encuentran orientadas a propiciar su seguridad integral y la de los otros.

Continuamos con otros conceptos como:

Accidente de trabajo: toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena.

- Tendrá la consideración de accidente de trabajo, aquel sufrido por el trabajador al ir o al volver de su domicilio al lugar de trabajo.

Accidente de tráfico laboral: aquel que sufre un trabajador durante su jornada de trabajo o en los trayectos ida y vuelta domicilio- trabajo, y siempre que intervenga un vehículo en circulación. De esta definición se pueden extraer dos tipos de accidentes de tráfico laboral:

Accidentes de tráfico “in itinere”: aquel que se produce en el trayecto entre el domicilio del trabajador y su puesto de trabajo siempre que intervenga un vehículo en circulación.

Existen 3 criterios o elementos determinantes del accidente in itinere: que ocurra en el camino de ida o vuelta, que no se produzcan interrupciones entre el trabajo y el accidente y, que se emplee el itinerario habitual.

A efectos de este documento nos referiremos a este tipo de accidentes como accidentes “in itinere”.

Accidentes de tráfico en jornada laboral: aquel que se produce durante

la jornada laboral por motivos de trabajo. Se pueden, a su vez, dividir en dos:

- ☑ **Accidente de conductores profesionales:** aquel sufrido o provocado por el trabajador que utiliza el vehículo como centro de trabajo para cumplir su tarea, es el caso de transportistas, mensajeros o conductores de servicios de trasportes. Se incluyen también en este grupo aquellos accidentes en los

que están implicados vehículos y que ocurren en centros de trabajo como las obras, grandes fábricas, zonas de estacionamiento, etc.

- ☑ **Accidente “en-misión”:** aquel sufrido por el trabajador que utiliza el vehículo de forma no continuada, pero que debe realizar desplazamientos fuera de las instalaciones de la empresa para cumplir con su misión.



TEMA 3.

EL ACCIDENTE DE TRAFICO COMO RIESGO LABORAL EN EL SECTOR DE NATUROPATÍA

3.

**EL ACCIDENTE DE TRÁFICO
COMO RIESGO LABORAL EN
EL SECTOR DE NATUROPATÍA**

Los accidentes laborales de tráfico se han considerado como el principal riesgo de mortalidad de origen laboral, a pesar de los esfuerzos realizados en su reducción en los últimos años. Los vehículos y equipos de trabajo móviles, constituyen de por sí las artilugios más peligrosos de nuestra sociedad y son múltiples los factores de riesgo a controlar y eliminar.

*Según el RACE: “En España se produjeron 69.938 accidentes de tráfico laborales con baja en 2018 que acabaron con la vida de 146 personas, además de provocar 1.022 heridos graves y 81.111 heridos leves, según el último informe publicado por el Ministerio Trabajo, Migraciones y Seguridad Social. La mayoría fueron accidentes in itinere, es decir, **51.286 accidentes se produjeron en el trayecto del domicilio al trabajo o viceversa**, mientras que 18.652 ocurrieron durante la jornada laboral, o en misión.¹*

Estos accidentes de tráfico laborales que causaron baja no han dejado de crecer en los últimos años. En 2018 este aumento fue del 3,66% con respecto a 2017. Peor es la evolución en el número de fallecidos que, con 249, supone un aumento del 23,26%.”

En el trabajo de campo realizado en la ejecución del proyecto ES_2017-0063

¹ Encontrado en <https://www.race.es/accidentes-in-itinere>, el 29 de marzo de 2019.

Seguridad vial como riesgo laboral en el sector de naturopatía, encontramos resultados en cuanto a los accidentes de tráfico como un riesgo laboral presente en este sector, con los siguientes resultados:

- ✓ La percepción de riesgo de accidente de tráfico en los desplazamientos en coche particular es de más o menos la mitad de los participantes (21% y 26%), pudiéndose pensar que no hay conciencia de que la conducción es una actividad peligrosa.
- ✓ El 46% de los trabajadores del sector sufre el estrés de los atascos.
- ✓ La conducción es una actividad peligrosa en sí misma, riesgo que se ve disminuido en los desplazamientos en el transporte público, como el autobús, metro o tren.

Una de las principales razones por las cuales el transporte público es más seguro que el coche personal es porque **los conductores del transporte colectivo están en la obligación de mantener niveles de velocidad regulados.**

Por su parte, los conductores de autos privados sienten que pueden exceder los límites de velocidad ya que conducen su propio vehículo y no tienen que dar explicación a muchos pasajeros.

De igual forma, es más probable que un chofer de un coche personal ingiera bebidas alcohólicas mientras conduce, a que lo haga un conductor de un autobús.

EL ACCIDENTE LABORAL DE TRÁFICO ES TODA LESIÓN CORPORAL QUE SUFRE UN TRABAJADOR CON OCASIÓN O COMO CONSECUENCIA DE SU TRABAJO, TANTO EN EL TRAYECTO DE SU DOMICILIO AL CENTRO DE TRABAJO, COMO DEL CENTRO DE TRABAJO AL DOMICILIO (ACCIDENTE IN ITINERE) COMO DURANTE SU JORNADA LABORAL (ACCIDENTE EN MISIÓN).

Para poder prevenir los riesgos laborales-viales, es aconsejable que la empresa tenga información de los desplazamientos in itinere de sus trabajadores, como puede ser:

- ✓ ***Distancia media recorrida cada día.***
- ✓ ***Utilización de vehículo privado y forma de utilizar este (compartido, etc.) así como tipo de vehículo.***
- ✓ ***Itinerario habitual.***
- ✓ ***Análisis de los trayectos realizados por los trabajadores (carretera que atraviesan, puntos negros, presencia habitual de ciclistas y peatones, etc.)***

En términos generales los accidentes laborales viales constituyen un fenómeno social relevante por su magnitud. Dentro de las empresas se está en la actualidad menos concienciados en la prevención de riesgos laborales viales que en la prevención del resto de riesgos, Esta tendencia debe ir modificándose poco a poco.

En el trabajo de campo realizado en la ejecución de la acción ES2017_0063 “seguridad vial como riesgo laboral en el sector de naturopatía”, una de las consultas realizadas a los trabajadores de este sector, sobre si consideran el desplazamiento en cualquier tipo de vehículo como un riesgo laboral, el resultado obtenido es que existe una percepción de riesgo de accidente de tráfico en los desplazamientos en coche particular de más o menos la mitad de los participantes (21% y 26%), pudiéndose pensar que no hay conciencia de que la conducción es una actividad con múltiples riesgos.



Foto: FUI TEC



TEMA 4.
LA SEGURIDAD VIAL EN
EL TRABAJO

4.

LA SEGURIDAD VIAL EN EL TRABAJO

Las empresas en general, deben concebir en primer lugar que la puesta en marcha de estrategias para prevenir los riesgos viales laborales no es contradictoria con la misión, visión y valores de ésta sino todo lo contrario. El apostar por tácticas de este tipo le da un valor positivo a la empresa entendiendo ésta como una organización más humana y social. En este sentido, la prevención en general y estas habilidades pueden constituir la Responsabilidad Social Empresarial.

Para consolidar nuestro compromiso como empresa con la Seguridad Vial, se debe en primer lugar firmar la **Carta Europea de la Seguridad Vial**.

¿Qué es? Es una invitación por parte de la Unión Europea, a los distintos sectores sociales, incluidas las empresas, a realizar acciones concretas, evaluar los resultados y concienciar a los ciudadanos, incluidos los trabajadores en materia de Seguridad vial laboral.

Mediante la firma de esta carta la empresa se compromete a reducir el número de accidentes de tráfico de sus trabajadores lo que conlleva a

constituir la base de un Plan de Seguridad Vial en la empresa.

La Dirección debe estar concienciada como primer paso de la necesidad de implantar una cultura preventiva dentro de la empresa. Debe entender la prevención de riesgos viales como un punto clave para la buena economía de su centro de trabajo. Es necesario que la Dirección posea una conciencia preventiva actuando de manera modélica, debiendo implicar a todos los trabajadores en esa materia.

Aunque si es verdad que la Dirección de la empresa es la encargada de impulsar el plan de Seguridad Vial, todos los trabajadores deben ser actores responsables.

4.1. Problemas de tráfico como riesgo laboral.

Existe una cualidad innata al ser humano y es que cuando pasa algo, tendemos a echarle la culpa a los demás: si llego tarde, ha sido culpa del tráfico; si el informe no se entrega a tiempo, los equipos informáticos han fallado; si discuto con mi pareja, es culpa de los niños; si grito a los niños, es culpa del estrés que me produce el trabajo. Y en la carretera, igual o peor: “la culpa ha sido del de delante”; “ha frenado de repente”; “había llovido y la carretera estaba fatal”; “se me ha echado encima”.

La culpa siempre es de otro y si no, de la mala suerte. Esquivamos la responsabilidad porque nos creemos infalibles, grandes conductores, sensatos, que siempre tenemos todo bajo control... Pero esto no es así.

Claro que los fallos mecánicos de los vehículos ocurren y que las condiciones de la carretera o la meteorología importan. Y mucho. Pero no deben servir como excusa, ya que la mayor parte de estos sucesos y circunstancias son totalmente previsibles y, por tanto, como seres inteligentes que somos, podemos anticiparnos y evitar así buena parte de los accidentes. Y lo que es más importante, salvar muchas vidas. De hecho, el estudio exhaustivo de los accidentes a lo largo de muchos años demuestra que, en la gran mayoría de los casos, si el conductor hubiera actuado de otra manera, el accidente se podría haber evitado, o si no, haber minimizado sus consecuencias. Por ejemplo:

- ✓ Ante un reventón repentino podríamos afirmar que ha sido el factor vehículo el que ha fallado; pero, ¿y si el conductor hubiera revisado los neumáticos antes del viaje?
- ✓ O si se sufre un accidente por circular sobre un asfalto deslizante, ello es fácilmente atribuible al llamado factor vía y entorno; pero, ¿y si el conductor hubiera adaptado su velocidad a las condiciones de la vía?
- ✓ Y de igual forma, si el conductor se duerme al volante, no hay duda de que el factor responsable ha sido el humano; pero, ¿sabía el conductor que hay determinadas condiciones que favorecen la aparición de la somnolencia? En esta guía, a lo largo de cada tema tratado,

analizaremos los posibles factores que afectan la Seguridad Vial laboral, así como las recomendaciones a seguir en cada caso para reducir el riesgo de accidente. Un contenido que lejos de exigirte mucho tiempo, puede evitarte perder muchos minutos o incluso, toda una vida.



Fuente de imagen:

<https://www.20minutos.es/noticia/388703/0/siniestralidad/trafico/costes/>

4.2 Factores de Riesgo en la seguridad vial laboral.

FACTOR RIESGO

Elemento, fenómeno, condición, circunstancia o acción humana que incrementa la probabilidad de que ocurra un accidente.

Los 4 factores que más influyen en los riesgos laborales-viales son: el factor humano, el factor vehículo, el factor vía y el factor entorno.

4.2.1 Factores Humanos

El factor humano hace referencia a la capacidad de cada individuo (se incluye en este factor la formación) para el desarrollo de la actividad objeto de análisis.

Conviene destacar que el factor humano interviene de forma directa o indirecta en un 70%-90% en los accidentes de tráfico, lo que lo convierte, sin menospreciar la importancia del resto de factores, en un factor principal a tener muy en cuenta a pesar de lo que a priori pudiera parecer.

Unida a la importancia destacada de este factor en su implicación en los accidentes de tráfico, adicionalmente debemos mencionar que la capacidad del conductor puede verse alterada por el consumo de alcohol, drogas, medicamentos así como por otros elementos.

En su conjunto, el factor humano está directamente relacionado con los siguientes factores:

- Velocidad**
- Distracciones**
- Sueño**
- Fatiga**
- Estrés**
- Agresividad**
- Emociones**
- Edad**
- Alcohol, drogas, medicamentos**

Cada uno de los factores indicados presenta características intrínsecas que a continuación pasamos a detallar.

✓ **Velocidad**

Una de las causas más importantes de accidentes dentro del factor humano es la velocidad.

La velocidad puede ser un riesgo bien porque ésta sea inadecuada o excesiva. El exceso de velocidad se produce cuando se circula por encima del límite de velocidad vigente. Transitamos a velocidad inadecuada cuando circulamos a una resolución que no corresponde ni con el

estado de la vía ni con las condiciones de circulación.

Una velocidad excesiva reduce la eficacia de los elementos de seguridad del vehículo y disminuye la habilidad del conductor en la reacción. La velocidad influye tanto en el riesgo de colisión como en la gravedad de las consecuencias del accidente.

Los efectos negativos más destacables son:

- Reduce el tiempo de reacción,
- Dificulta el control del vehículo y la rectificación de la trayectoria,
- Aumenta el estrés en la conducción y altera el funcionamiento sensorial (disminuye por ejemplo el campo visual) y fisiológico (incrementa por ejemplo la fatiga ya que el conductor debe estar más atento).

✓ **Distracciones**

Las distracciones son causantes de casi un tercio de los accidentes de circulación. La utilización del móvil, encender un cigarrillo, la utilización del GPS, la radio, etc, provoca que dejemos de atender el hecho de conducir. Un par de segundos son suficientes para provocar un accidente.

La pérdida de atención en la conducción puede estar a su vez provocada por estados emocionales del individuo (como la tristeza, la ansiedad, la euforia ...) y que hace que no prestemos la atención que deberíamos al conducir.

✓ **Fatiga y Sueño**

El conductor es el responsable de conducir únicamente cuando todas sus capacidades psicofísicas están en perfecto estado.

El sueño y la fatiga repercuten negativamente en la capacidad de conducción, incrementando las distracciones y aumentando el tiempo de reacción.

✓ **Estrés**

El estrés influye también en la forma de conducir de las personas pudiendo provocar numerosos accidentes. El estrés puede ocasionar efectos negativos en el conductor como pueden ser la ansiedad, la impaciencia, conducción imprudente, conducción temeraria, agresividad, etc.

Es muy importante para mitigar este factor que estemos muy concienciados en la importancia de mantener nuestra atención en todo momento en la conducción, de forma que tratemos de evitar los factores internos o externos que pueden afectar.

Ante una situación estresante podemos actuar de diferentes formas para reducir el estrés:

- **Tratar de dejar los problemas para otro momento (En los que no necesitemos mantener una alta atención).**
- **Pensar en algo diferente para desviar el estrés,**
- **Cambiar la forma de percibir la situación estresante,**
- **Evitar discusiones, mantener un nivel de ruido moderado** en el interior del vehículo (radio).

Asimismo, la mayoría del estrés relacionado con la conducción es debido a la falta de tiempo de la que disponen los conductores a la hora de realizar los desplazamientos.

- Debemos programar los desplazamientos con más tiempo y olvidarnos en el momento de la conducción de un horario estricto de llegada.

Los atascos provocan situaciones muy estresantes, se trata de evitarlos o asumirlos en la manera de lo posible.

✓ **Agresividad**

La mayoría de los conductores se han comportado alguna vez de forma agresiva al volante.

Según un estudio realizado por Audi, los puntos más importantes que generan agresividad en los conductores son tres:

- ☑ **La prisa**
- ☑ **La congestión de tráfico**
- ☑ **El disfrute de la prioridad. Este estudio señala que el 30% de los conductores es más agresivo cuando ve peligrar la prioridad.**

✓ **Emociones**

La forma de conducir de las personas no responde siempre a decisiones racionales. Las emociones juegan un papel importante en la manera de conducir al igual que lo hacen el estrés y la agresividad como ya hemos comentado anteriormente.

El estado emocional que más afecta en la conducción es el miedo. El miedo puede incidir en la conducción tanto de manera positiva como negativa.

De manera positiva, los conductores con miedo suelen prestar más atención, respetan más las normas, son más prudentes etc. De forma negativa actúa de tal forma que puede ser un peligro por la ansiedad que la conducción produce.

Según un estudio realizado por "Attitudes":

- Los conductores alegres y optimistas sufren menos accidentes de tráfico que los conductores tristes y pesimistas.
- Bajo la irritación y la indignación se olvida el respeto a los demás conductores y se asumen más riesgos.

✓ Edad

Los accidentes de tráfico son la primera causa de muerte en los jóvenes entre 18 y 24 años.

Varios estudios demuestran que:

- Muchos jóvenes conducen de forma arriesgada.
- Los jóvenes suelen conducir con un exceso de velocidad.
- Los jóvenes suelen sufrir más distracciones.
- Los jóvenes varones sufren más accidentes.
- La falta de experiencia influye en los accidentes al igual que la inmadurez física y emocional.

Debemos prestar especial atención a este colectivo y actuar frente al riesgo, aportando desde la empresa algunas medidas como puede ser la formación específica a los jóvenes conductores de nuestra organización.

A su vez, la edad comporta inevitablemente alteraciones fisiológicas, a la vista, el oído y la motricidad, las cuales pueden verse afectadas.

En cuanto a la vista se disminuye la agudeza visual y se aumenta el tiempo de adaptación a los cambios de luminosidad, disminuyendo a su vez la capacidad de respuesta.

✓ Drogas

Las drogas y los medicamentos suelen tener efectos similares en la conducción. Estas sustancias pueden causar alteraciones en el comportamiento de los conductores.



Los efectos que provocan las drogas pueden ser:

- **Depresores:** calman la actividad neuronal y reducen la actividad corporal. Ejemplos de estas drogas son el cannabis, los opiáceos (heroína, morfina, metadona, tranquilizantes, etc.). Disminuyen la capacidad de concentración al volante así como la disminución de reflejos.
- **Estimulantes:** como las anfetaminas, cocaína, éxtasis, etc. aumentan la actividad neuronal y las funciones corporales. Pueden provocar percepciones equivocadas del estado del conductor pudiendo producirse descoordinación.
- **Alucinógenos:** Ejemplos de estas drogas son los hongos, LSD, etc. afectan de forma notable a la percepción del individuo y producen alucinaciones.

Algunos consejos a tener en cuenta:

- No se debe conducir bajo los efectos de ninguna droga.
- La mayoría de las drogas producen una falsa percepción de control de la situación. Es una percepción y no una realidad. La realidad es que se disminuyen los reflejos.

- Las drogas alteran el comportamiento de los conductores, llegando a dificultar la conducción de manera muy notoria y suponiendo un riesgo tanto para la persona que la ha consumido como para el resto de conductores.

✓ Alcohol

Más de la mitad de los muertos por accidentes de tráfico están relacionados con el consumo de alcohol.



¿Cómo actúa el alcohol? El alcohol es una droga que actúa como tóxico del sistema nervioso central ejerciendo un efecto depresor (adormecedor) sobre sus funciones, aunque existe una primera fase excitable.

Los efectos sobre la conducción son en primer lugar sobrevalorar las capacidades y en segundo lugar el alcohol afecta a las emociones del individuo, siendo este más irresponsable, más agresivo, etc. A su vez se muestran unas alteraciones sensoriales (visión y audición), se disminuye la atención

y las capacidades para calcular la velocidad y la distancia.

Algunos consejos a tener en cuenta:

- No conduzca nunca bajo los efectos del alcohol.
- La combinación alcohol drogas puede resultar muy peligrosa, aumentando el riesgo de accidentes.

✓ Medicamentos

Todos somos conscientes de que el consumo de alcohol y drogas tiene efectos negativos en la conducción pero pocas personas tienen en cuenta que algunos medicamentos son tan peligrosos como estas dos sustancias a la hora de ponernos al volante.

Los conductores que vayan a tomar cualquier tipo de medicamento deben, en primer lugar, leer la información aportada por éste y en especial la información sobre los efectos del mismo en nuestra capacidad de atención.

A su vez, el conductor mostrará especial atención a los primeros días de toma de medicamento, a los efectos de éste y verá si influyen en la capacidad de concentración, reduce los reflejos o si le produce somnolencia.

Ciertos medicamentos llegan a producir verdaderas alteraciones de las capacidades para conducir con seguridad.

4.2.2 Vehículos

Los vehículos han experimentado cambios notables en los últimos años de tal forma que los vehículos modernos disponen de dispositivos de seguridad más eficientes que los vehículos antiguos.

La mayoría de los accidentes producidos por el factor vehículo han sido provocados por un mal mantenimiento de éste.



Foto: FUI TEC

Dentro del factor vehículo diferenciaremos entre:

- ☑ **La seguridad activa**
- ☑ **La seguridad pasiva**
- ☑ **La seguridad terciaria**

Cuando hablamos de **seguridad activa** del vehículo nos referimos a aquellos mecanismos o dispositivos cuyo objetivo es la disminución del riesgo de accidente.

Dentro de la Seguridad activa de los vehículos podemos encontrar:

- **Sistemas de frenado: detiene el vehículo y evita el bloqueo de las ruedas (ABS),**
- **Sistemas de control de estabilidad,**
- **Sistema de dirección: hace girar las ruedas de acuerdo al giro del volante,**
- **Sistemas de climatización: proporciona la temperatura adecuada dentro del vehículo,**
- **Neumáticos,**
- **Iluminación.**

A continuación se procede a ampliar la información de alguno de los elementos de seguridad activa comentados con anterioridad.

✓ ABS

Cuya función es evitar el bloqueo de las ruedas. En caso de bloqueo de las ruedas, el coche tiende a seguir recto sin

responder al movimiento de dirección lo que provocaría una pérdida de dirección.

Su funcionamiento es el siguiente, unos sensores captan el giro de las ruedas y antes de que se bloqueen al frenar, mandan una señal para reducir la presión en el circuito de frenos.

Si bien el sistema ABS es muy útil en todas las situaciones es indispensable en superficies deslizantes (pavimentos mojados o con hielo).

Adicionalmente, es importante destacar que cuando se conduce sobre nieve o gravilla y se frena sin sistema ABS, se produce el hundimiento de las ruedas en el terreno que produciría una detención del coche más eficaz. El Sistema ABS, al evitar que se produzcan deslizamientos sobre el nivel del suelo también evita que se hundan las ruedas, por eso, en este tipo de superficies, sería deseable desactivar la acción del ABS.

Alguna información de interés y recomendaciones a tener en cuenta, relacionada con el ABS, es la siguiente:

- **Este sistema no disminuye necesariamente la distancia de frenado.**
- **No aumenta ni reduce la potencia final de frenado.**

- De forma adicional a este sistema tendrá que comprobar la calidad de los frenos y realizar el mantenimiento de estos.
- Este sistema no evitará que el vehículo patine debido a la potencia o por ir demasiado rápido al doblar.

✓ Control de estabilidad ESP

Este control de estabilidad es otro elemento de seguridad activa del automóvil que evita que el vehículo derrape cuando se supera el límite de adherencia del neumático.

Este sistema actúa frenando individualmente las ruedas en situaciones de riesgo y trata de subsanar los errores de pérdida de trayectoria que puedan ser difíciles de controlar para la mayoría de los conductores en situaciones difíciles.

✓ Sistema de Alumbrado

Este sistema es de gran importancia por ayudar en la conducción tanto en la visibilidad del conductor como y sobre todo por ayudar a que el vehículo sea visto tanto por otro vehículo como por los peatones.

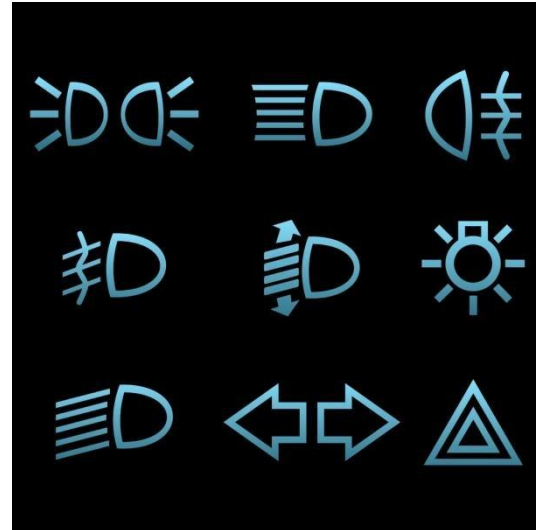


Imagen: FUI TEC

Este sistema es uno de los más fundamentales de la conducción y al igual que otros sistemas ha evolucionado de forma notoria a lo largo de los últimos años, ya que se debe adaptar tanto a las condiciones meteorológicas adversas como a las condiciones de conducción.

Destacamos las nuevas tecnologías en iluminación:

- **Luces de Xenón y Bixenón:** se trata de un sistema de iluminación con alto rendimiento luminoso que aumenta la seguridad activa durante la conducción al incrementar el tiempo de reacción ante un peligro, que se advierte con mayor antelación respecto a los sistemas convencionales.
- **Luces adaptativas:** Uno de los elementos de seguridad para el automóvil que se ha generalizado en los últimos tiempos, son las luces adaptativas. Estas luces ayudan

al conductor en la conducción nocturna, en las que las luces no alumbran en línea recta sino que se mueven solidarias al giro del volante.

- **Luces Diurnas o DRL:** Es un tipo de luz pensada para ser muy vistosa pero no iluminar, por eso no sirven para un uso nocturno. Si cumple la normativa, se encenderá tan pronto quede arrancado el motor, y hasta que se accione la luz de posición (de forma aislada o en conjunción con las luces de cruce).

Algunas recomendaciones a tener en cuenta:

1. **Comprobar el funcionamiento de todas las luces.**

Aunque todas las luces funcionen correctamente se deberán cambiar cada dos años o bien cada 40.000-50.000km. Aproximadamente, ya que las lámparas van reduciendo su intensidad.

Las lámparas se cambiarán siempre de dos en dos, debido al uso simétrico de estas en la mayoría de los casos.

2. **Comprobar la correcta regulación.** Las luces muy altas podrían deslumbrar a otros conductores y harán perder visibilidad al conductor, de igual manera que las luces excesivamente bajas nos harán perder visibilidad.

3. **Mantener una buena limpieza y buen estado de la pantalla protectora de los faros.**

✓ Neumáticos

Los neumáticos son responsables en buena parte del comportamiento del vehículo.



Algunas recomendaciones para el buen mantenimiento de los neumáticos son las siguientes:

- **Es importante revisar regularmente la presión, ya que una presión incorrecta repercute negativamente en el comportamiento y dirección de estos.**
- **Podremos hacer un seguimiento de desgaste cada 50.000 km para tener una referencia del estado.**
- **La vida útil de la marca y modelo más conocidos oscila entre los 50.000 y 70.000 km pero es más seguro cambiarlos antes.**
- **Una conducción suave y tranquila alarga la vida de estos.**

Ahora haremos referencia a la **Seguridad Pasiva** de los vehículos, son aquellos elementos que tienen como objetivo reducir las consecuencias que un accidente de tráfico puede tener sobre los ocupantes de un **vehículo**.

Estos elementos son los siguientes:

- Carrocería
- Cinturones de seguridad
- Airbags
- Reposacabezas

Carrocería

Una de las funciones más importantes de la carrocería del vehículo es proteger a los ocupantes del vehículo de una colisión.

La carrocería debe ser deformable (para absorber la energía que se genera durante el accidente) y rígida (para formar una célula de supervivencia).

Cinturón de Seguridad

Como todos sabemos, el cinturón de seguridad es un arnés diseñado para sujetar al ocupante si ocurre una colisión.

El objetivo de este elemento es minimizar las heridas en una colisión impidiendo que el pasajero se golpee con los elementos duros del interior o con otras personas o

que la persona sea arrojada fuera del vehículo.



Foto: FUI TEC

La banda del cinturón que va en las caderas debe estar situado por encima de las crestas ilíacas, esto hará que el cinturón se sujete al cuerpo contra un hueso duro y no contra un elemento blando como puede ser el abdomen.

En el caso de las embarazadas se vende un accesorio para asegurarse que el cinturón queda por debajo del abdomen.

Los cinturones de seguridad son imprescindibles para todos los viajeros y básicos para la seguridad en caso de sufrir cualquier impacto.

AIRBAGS

Los Airbags son sistemas de seguridad pasiva que ya tienen todos los vehículos modernos.

Este sistema se compone de:

- **Detectores de impacto**, situados en casi todos los vehículos en la parte delantera. Los vehículos más modernos tienen estos sensores distribuidos por todo el vehículo para evitar errores en la activación. Estos sensores envían una señal al dispositivo para activar el hinchado de la bolsa.
- **Dispositivo de inflado**
- **Bolsa de Nylon**

El inflado se produce gracias a una reacción química que produce en un espacio de tiempo muy reducido una explosión de gas.

Se estima que en caso de impacto frontal de un vehículo, su uso puede reducir el riesgo de muerte en un 30%.

El objetivo del airbag es amortiguar el golpe del cuerpo en caso de colisión.

En cuanto a los tipos de airbags nos podemos encontrar con los siguientes:

- ☑ **Airbags Frontales**
- ☑ **Airbags Laterales**
- ☑ **Airbags para la cabeza**
- ☑ **Airbags inteligentes**



Fuente: COCHES.NET

- **Airbags frontales**

Un impacto frontal a una velocidad superior a 30 km/h puede provocar lesiones graves de cabeza, cuello, etc. Se han diseñado estos airbags para reducir las consecuencias de los accidentes.

- **Airbags laterales**

Los impactos laterales suelen tener consecuencias más graves que los impactos frontales debido a que la anchura que protege a los ocupantes de los vehículos es menor.

Los airbags laterales reducen en un 40% las consecuencias de los accidentes laterales.

- **Airbags para la cabeza**

Estos airbags retienen el movimiento de cabeza de forma controlada en caso de impacto.

Estos airbags se ubican en la parte interna del marco del vehículo, pueden ser una bolsa individual y de forma tubular o un colchón de mayores dimensiones al anterior.

- **Airbags inteligentes**

Los airbags inteligentes recopilan información a través de un conjunto de sensores, anteriormente mencionados, y se despliega de tal forma que maximiza su eficacia en cada impacto.

Estos airbags inteligentes reconocen la posición del conductor así como la naturaleza del impacto.

Algunas recomendaciones:

El Airbag complementa al cinturón de seguridad, no lo sustituye.

- Es muy importante mantener la distancia de seguridad. La fuerza con la que se abre la bolsa puede dañar al ocupante del vehículo si este se encontrara demasiado cerca.
- La distancia mínima entre el pecho del conductor y el centro del volante deberá ser de mínimo 25 cm
- Se debe mantener una postura correcta evitando colocarlas manos o piernas en el salpicadero ya que al

activarse el airbag podrían ocasionarse lesiones.

- Es importante seguir un mantenimiento adecuado, siempre se deberá cambiar los airbags después de un accidente, se haya abierto el airbag o no.

Reposacabezas

La misión del reposacabezas es evitar las lesiones producidas por el latigazo cervical o whiplash generado en las colisiones.

En la actualidad, la mayoría de los vehículos modernos incorporan reposacabezas en todas sus plazas, exceptuando algunos vehículos de pequeño tamaño.

Existen dos tipos de reposacabezas: los activos y los pasivos. Los activos se acoplan a la cabeza de manera automática por lo que también se les denomina reposacabezas inteligentes.

El efecto látigo ya se produce en velocidades superiores a los 10 km/h. Entre las lesiones que puede provocar el latigazo están:

- **Rigidez**
- **Dolor de cuello**
- **Pequeñas hemorragias internas**
- **Hernias discales**
- **Roturas de ligamentos**
- **Problemas neurológicos**



Foto:coches.net

Es importante destacar que el reposacabezas no es un elemento de confort, si no de seguridad pasiva que bien colocado evita el efecto látigo y minimiza las lesiones corporales.

Para que cumpla con su misión el reposacabezas tiene que estar a la altura correcta:

Altura: el borde superior debe estar entre el borde superior de tu cabeza y la altura de tus ojos.

Distancia: la separación entre cabeza y reposacabezas no debe ser mayor a 4 cm.

La seguridad terciaria incluye los sistemas que comienzan a actuar después de que el accidente se produzca y tratan de conseguir que la gravedad de éste sea la menor posible. Algunos de es-tos sistemas son los

sistemas que pretenden evitar que tras un accidente pueda originarse un incendio. Para ello se han diseñado depósitos de combustible que evitan que los diferentes líquidos del vehículo lleguen a derramarse tras la producción de un accidente o dispositivos que cierran la inyección de combustible al detectar un impacto, existiendo a su vez el apagado automático del motor.

Otros sistemas evitan que el habitáculo se convierta en una trampa mortal para sus ocupantes tras el accidente. Los nuevos diseños en los automóviles permiten **que las puertas se abran sin dificultad tras un accidente**. Al mismo tiempo, las hebillas de los cinturones deben permitir una fácil y rápida apertura para evitar que los ocupantes del vehículo queden atrapados en su interior.

Por último destacamos el sistema de llamada de emergencia automática o eCall. Este dispositivo se activa automáticamente en el caso de que se produzca un accidente, realizando una llamada a los servicios de emergencia y enviando a la vez información sobre el accidente, como puede ser la severidad del mismo o la localización exacta del vehículo.

Al contrario de lo que ocurre en los vehículos turismos, los accidentes que ocurren en los **vehículos de dos ruedas** supone el impacto directo en el cuerpo del usuario.

La parte del cuerpo que se puede ver más afectada en estos accidentes son la cara y la

cabeza, por eso es destacable el **casco como elemento protector** de cabeza del conductor y acompañantes para evitar lesiones o bien para reducir las lesiones de éstas.

Encontramos los siguientes tipos de cascos:

- **Convencional:** aquellos que únicamente protegen la cabeza
- **Integral:** aquellos que protegen cabeza y cara

Están obligados a utilizar casco, tanto si circulan por vías interurbanas como por vías urbanas y travesías:

- ✓ *Los conductores y pasajeros de motocicletas de dos ruedas, con o sin sidecar.*
- ✓ *Los conductores de vehículos de tres ruedas y cuadriciclos.*
- ✓ *Los conductores y pasajeros de ciclomotores.*

Están obligados a utilizar un casco de protección homologado o certificado, según la legislación vigente, **los conductores de bicicletas** y, en su caso, los ocupantes, cuando circulen por vías interurbanas, salvo:

En rampas ascendentes prolongadas, por razones médicas que se acreditarán (como ya quedó expuesto para los cinturones de

seguridad, o en condiciones extremas de calor).

Algunos vehículos cuentan con estructuras de autoprotección y están dotados de cinturón de seguridad. En estos casos y siempre que conste en las tarjetas de inspección técnica, los usuarios estarán exentos de utilizar casco pero si están obligados a utilizar cinturón de seguridad.

ES MUY IMPORTANTE:

- 1. El casco debe encajar bien sobre la cabeza, no debe llevarse inclinado hacia atrás ni hacia delante sobre los ojos y la correa de seguridad debe llevarse abrochada.***
- 2. No se debe utilizar un casco que haya sufrido un fuerte golpe aunque superficialmente estuviera intacto.***
- 3. El uso del casco es obligatorio. Una ropa adecuada y resistente es aconsejable.***
- 4. No se debe serpentear el tráfico***
- 5. El mantenimiento del vehículo es un factor muy importante.***
- 6. Mantenerse lo más visible posible para el resto de los usuarios.***

4.2.3 Vías

Dentro de este factor se tendrán en cuenta tanto los aspectos relativos al diseño de la vía como a la construcción de esta.

Dentro del factor vía y para nuestra seguridad tendremos en cuenta los siguientes aspectos:

Factores meteorológicos

Elección de la ruta

Trayectos frecuentes

✓ Factores Meteorológicos

- Tendremos en cuenta a la hora de planificar nuestro trayecto, las condiciones meteorológicas del momento priorizando siempre nuestra seguridad. A su vez tendremos en cuenta algún recorrido alternativo por si alguna vía se encontrará cerrada por la meteorología.

En caso de condiciones meteorológicas extremas y por si tuviéramos una situación de emergencia, deberemos siempre salir con el depósito lleno así como con provisiones de alimentos y agua suficiente.

- Deberemos realizar más descansos. Las condiciones meteorológicas

desfavorables repercuten en una mayor fatiga del conductor, implicando la visibilidad insuficiente de la vía.

Tendremos siempre en cuenta entre otros, los siguientes conceptos:

1. Se deberá conectar el limpiaparabrisas, la luneta trasera y los faros antiniebla cuando sea necesario.
2. Si se presenta cualquier incidencia encender las luces de emergencia de tal forma que se alerte al resto de usuarios de la vía.
3. Se deberán encender las luces de cruce.

✓ ELECCIÓN DE LA RUTA

Antes de salir con el vehículo es necesario planificar la ruta teniendo en cuenta cuales son las vías más seguras para el usuario, intentando siempre que sea posible circular por autopistas y autovías.

✓ TRAYECTOS FRECUENTES

Trayecto frecuente es aquel que se realiza de forma habitual como por pueden ser los desplazamientos de casa al trabajo, trabajo a casa.

Debido a que son trayectos que realizamos diariamente nos llevan a tener una sensación de seguridad disminuyendo la concentración y nuestro grado de percepción del riesgo.

Deberemos tener en cuenta que todas las vías pueden sufrir algún cambio en sus condiciones o bien se puede dar alguna situación de riesgo, debiendo concentrarnos en la conducción de igual forma tanto en trayectos frecuentes como en aquellos que no lo son.

4.2.4 Condiciones del Entorno

La visibilidad de la carretera, la pintura de los viales, su iluminación Por otro lado, todo un conjunto de elementos “cambiantes” que modulan y también influyen en la conducción de forma más imprevisible, intemporal o bien incidental como son la climatología e incidencias u obstrucciones temporales.

4.3 Plan de Seguridad

Nos encontramos con dos requisitos básicos para que un plan de Seguridad Vial sea un éxito en la empresa: la concienciación de todos y cada uno de los empleados y directivos de la empresa y la sensibilización del personal para cumplir el primer requisito.

Con el objeto de introducir la cultura de la Seguridad Vial en las empresas, los Ministerios de Trabajo e Interior firmaron en 2011 un convenio en el que se estableció que las empresas que desarrollen planes de Seguridad Vial contarán con una reducción de las cotizaciones de la Seguridad Social según el RD 404/2010.

Algunas de las iniciativas que acompañan a los planes de Seguridad Vial son las siguientes:

- Impartición por especialistas de cursos sobre Seguridad Vial para empleados de la empresa.
- Realización de un plan de sensibilización, mediante realización de charlas, distribución de folletos, información en página web, etc
- Entrega de un manual a los empleados con información sobre Seguridad Vial.
- Divulgación de estudios técnicos sobre Seguridad Vial.
- Formación más específica para los trabajadores en temas de siniestralidad.
- Hacer un seguimiento periódico del comportamiento de los conductores.
- Crear una sección especial en la página web de la empresa donde se pueda

encontrar información sobre Seguridad Vial así como la posible participación en foros.

- Si se requiere, proporcionar ayuda psicológica a los afectados de accidentes de tráfico.

El accidente laboral de tráfico es un problema de seguridad y salud de la empresa y por tanto debe ser contemplado en el Plan de Prevención de Riesgos Laborales de las empresas. Dentro de este Plan de Prevención deben tenerse en cuenta, todos los aspectos organizativos, los procesos, las acciones etc., en cuanto a su afectación a los riesgos viales.

En algunas organizaciones, generalmente grandes empresas, independientemente de los aspectos incluidos dentro del Plan de Prevención en materia de seguridad vial, se diseñan Planes de Seguridad Laboral Vial donde se reflejan las actividades preventivas en materia de seguridad laboral vial de una forma más detallada.

Es importante destacar que, la seguridad laboral vial no afectará únicamente a aquellos/as trabajadores/as cuya tarea principal sea la conducción, sino también aquellos que, pese a que tienen otras funciones, también realizan desplazamientos debido a la labor que desempeñan, bien sea en vehículo privado, de flota, de empresa, o cualquier otro modo de transporte.

Gestionar la seguridad laboral vial conlleva además la integración de ésta en la acción preventiva a través de la implicación de

diferentes miembros de la empresa, desde la dirección, pasando por los responsables de prevención y logrando además la implicación de otras áreas y la participación activa de los/las trabajadores/as.

A continuación, se exponen los principales aspectos a tener en cuenta para integrar la seguridad laboral vial en los diferentes pasos que debe cumplir cualquier actividad preventiva:

- Tener en cuenta los principios de acción preventiva.** La gestión de la seguridad laboral vial debe cumplir con los principios de acción preventiva como: **evitar los riesgos** (por ejemplo, reducir el número de desplazamientos a través de teletrabajo, reuniones por video conferencia, etc.); **evaluar los riesgos de seguridad laboral vial** (conocer los desplazamientos realizados y sus características); **combatir los riesgos en su origen** (reducir de la antigüedad del parque de automóviles, incluir kits de reparación de pinchazos en los vehículos); **tener en cuenta la evolución de la técnica** (evitar el uso de dispositivos electrónicos y de comunicación durante la conducción); **sustituir lo peligroso por lo que entrañe menor peligro** (selección de medios de transporte, selección de rutas, etc.); **planificar la prevención** (todas las medidas deben estar planificadas e integradas en los procesos y organización de la empresa); **adoptar medidas que antepongan la protección colectiva a la individual** (uso de lanzaderas) y **dar las debidas instrucciones a los/las trabajadores/as** (información y formación).

- La prevención de riesgos laborales deberá integrarse en el sistema general de gestión de la empresa.** Tanto en el conjunto de sus actividades como en todos los niveles jerárquicos de ésta, a través de la implantación y aplicación de un plan de prevención de riesgos laborales, como el resto de las actividades de prevención, la seguridad laboral vial debe integrarse en la gestión de la empresa, sus procesos, la organización, etc., a través del plan de prevención, como un elemento más de generación de riesgos a los/las trabajadores/as.

- Evaluar los riesgos de seguridad laboral vial. Los riesgos de seguridad laboral vial deben ser evaluados al igual que cualquier otro tipo de riesgos de la empresa. Ésta debe incluir tanto los riesgos en misión como los riesgos en desplazamiento in itinere, así como, tener en cuenta no sólo los riesgos viales como consecuencia del uso y conducción de vehículos, sino también los relacionados con el uso de la vía por parte de los/las trabajadores/as cuando van andando, en medio de transporte público, etc. Se deben utilizar métodos que permitan cuantificar la magnitud de los riesgos existentes y, en consecuencia, jerarquizar racionalmente su prioridad de corrección. Por ejemplo, la Evaluación Matemática para el control de Riesgos propuesta por William T. Fine.

Se parte de la detección de las deficiencias existentes que se han mostrado en la casuística de los accidentes laborales viales para, a continuación, estimar la probabilidad de que ocurra un accidente, teniendo en cuenta la magnitud esperada

de las consecuencias, evaluando el riesgo asociado a cada una de dichas deficiencias. El objetivo es establecer prioridades para la eliminación y control de los riesgos, empleando para ello los recursos suficientes. En todo caso siempre se ha de llegar a poder definir los conceptos clave de la evaluación.

4.4 Plan de Movilidad

Nos hemos centrado hasta el momento en el compromiso de las empresas con la Seguridad Vial y a la reducción de accidentes pero también es imprescindible ligar este compromiso a una movilidad sostenible.

Se trata en definitiva de promover una movilidad más responsable y eficiente en términos económicos, medio ambientales, de seguridad vial y de comodidad.

La Movilidad Sostenible es un desafío para las empresas que pretenden reducir sus impactos ambientales con siguiendo a su vez aumentar la seguridad de sus trabajadores.

Los objetivos de la movilidad sostenible los podemos concretar en los siguientes:

- El ahorro de desplazamientos**
- El acortamiento de los mismos**
- Utilización de opciones modales más sostenibles**
- Utilización de vehículos más eficientes.**

La aplicación de un plan de seguridad vial y un plan de movilidad, en su conjunto lo denominaremos Plan de movilidad y seguridad vial.

Un plan de movilidad y seguridad en la empresa es un paquete de medidas prácticas para reducir el coste y el impacto medioambiental de los desplazamientos laborales, ofreciendo al personal alternativas realistas y económicas a su vehículo personal (Derbyshire 2008).

Estos planes intentan dar soluciones más sostenibles a las actuales como pueden ser el carpooling (o coche compartido), carsharing (coche multiusuario), teletrabajo, facilidades al uso de transporte público, etc., lo que dará un valor añadido a un plan en la que solo se tenga en cuenta la seguridad vial para la reducción de los accidentes laborales en los desplazamientos in itinere y en misión como parte de un plan de movilidad. Los planes no sólo se centran en la utilización de medios de transporte más sostenible sino que prestan especial atención a estos desplazamientos.

La aplicación de planes de movilidad presenta ventajas tanto desde el punto de vista medio ambiental como de seguridad vial.

Entre las ventajas medioambientales de los Planes de Movilidad podemos indicar:

- Disminución del consumo energético;
- Disminución de la contaminación del aire de las ciudades;
- Disminución problemas de salud asociados con la contaminación;
- Disminución de la contaminación acústica;
- Disminución de la congestión;
- Reducción de la dependencia del petróleo;
- Reducción del tiempo perdido en atascos con el consecuente aumento de productividad;
- Reducción del uso del espacio de las ciudades para el transporte por carretera;
- Disminución de la fragmentación de barrios mediante la reducción del efecto barrera que produce la red viaria;
- Hacer de las ciudades entornos cada vez más favorables para su disfrute.

Entre las ventajas de los Planes de Movilidad en la seguridad vial/reducción siniestralidad laboral podemos indicar:

- Disminución de la siniestralidad

- ☑ **Aumento de los hábitos de seguridad vial en los conductores;**
- ☑ **Desplazamientos más seguros;**
- ☑ **Sensibilizar y difundir la normativa y buenas prácticas en materia de seguridad a los conductores e incidir en los factores causales de la siniestralidad;**
- ☑ **Favorecer el uso eficiente de los Sistemas de Retención Infantil;**
- ☑ **Favorecer el seguimiento de las capacidades de los mayores para la conducción;**
- ☑ **Mejorar la seguridad y convivencia sostenible entre los distintos modos de desplazamiento, con objeto de reducir el número de fallecidos.**

Dentro de los objetivos por tanto que debe contemplar nuestro plan tendríamos los siguientes:

- Configurar un modelo de transporte más eficiente para mejorar la competitividad del sistema productivo.
- Mejorar la integración social de los empleados aportando una accesibilidad universal.
- No comprometer las condiciones de salud de los empleados.

- Aportar más seguridad en los desplazamientos.
- Incrementar la calidad de vida de los empleados.

4.4.1 Fases

Las fases a seguir en el desarrollo de un plan de movilidad y seguridad en la empresa son los siguientes:

1. Decisión y objetivos prioritarios

Los motivos por los que una empresa pueda determinar la necesidad o deseo de llevar a cabo un Plan de Movilidad o Seguridad Vial pueden ser muy diferentes. En cualquier caso, para la correcta realización del Plan, debemos:

a) Contar con la participación de:

- ✓ *El empresario/cargos directivos*
- ✓ *El comité de empresa*
- ✓ *Los trabajadores*

El apoyo y la participación de todo el personal de la organización son esenciales para el buen desarrollo de un plan de movilidad y seguridad vial en la empresa. Es importante a su vez, que todos se muevan en la misma dirección.

Se debe consultar al personal y fomentar la participación activa del mismo. El éxito de un plan de movilidad y seguridad vial dependerá en gran medida de la implicación o no del personal.

Adicionalmente, en el caso de que el Plan pueda requerir la modificación de horarios, rutas, etc. de transporte público o se puedan/quieran compartir actuaciones con empresas del entorno, se contará adicionalmente con:

✓ ***Autoridades de transporte***

Empresas del entorno (Ejemplo: mismo polígono industrial,..)

b.) Determinar el momento para su desarrollo e implantación:

Siempre se puede tomar la decisión de llevar a cabo un Plan de movilidad en cualquier momento, aunque para un mejor resultado existen determinados momentos en los que se considera aún más idóneo como son:

- ✓ ***Traslado del domicilio de la empresa***
- ✓ ***Reorganizaciones y/o cambios en el número de trabajadores***
- ✓ ***Cambios en la oferta de transporte público/viario/aparcamiento***
- ✓ ***Cambios en la reglamentación***

Como norma general nunca llevar a cabo actividades principales del Plan en periodos vacacionales.

c) Definir los objetivos prioritarios

Establecer los objetivos y líneas básicas que pretende nuestro plan de movilidad en la empresa.

d.) Iniciar el Plan de Comunicación

Comenzar a dar visibilidad al proyecto de desarrollo del Plan de Movilidad, mediante la realización de la campaña de comunicación entre todos los empleados.

Para ello se debe llevar a cabo:

- Reuniones informativas,
- Envío de información mediante cartas, correos electrónicos, paneles informativos, etc,
- Crear imagen corporativa del plan de movilidad.

e.) Establecer los grupos de trabajo y su interrelación entre ellos

Dependiendo de la complejidad del plan, establecer los distintos grupos de trabajo o comisiones que deberán llevar a efecto las distintas actuaciones necesarias para el desarrollo e implantación del plan de movilidad. En ellas deberá quedar clara la participación de los diversos actores que

hemos indicado definiendo sus funciones.
Entre estos podemos tener:

- ✓ **Grupo fomento uso de la bicicleta**
- ✓ **Grupo fomento coche compartido**
- ✓ **Grupo fomento transporte público**
- ✓ **Grupo de campaña comunicación**
- ✓ **Grupo análisis y diagnóstico de la situación**
- ✓ **Comité de seguimiento (puede incluir análisis y diagnóstico)**

Se debe proceder a analizar la situación, tanto desde el punto de vista de los comportamientos de movilidad de los trabajadores como desde el punto de vista de la oferta de movilidad existente. El diagnóstico debe actualizarse periódicamente, ya que la movilidad y la situación de la empresa puede cambiar con el tiempo.

Como finalidad se debe realizar:

f.) Promoción del Plan

Para que el Plan tenga éxito, dado que afecta a hábitos de la conducción y requiere por tanto un cambio en los mismos, es importante establecer un plan de comunicación desde la misma gestación del plan, manteniéndolo en la implantación y seguimiento,

g.) Implantación

Una vez informado a todo el personal de la empresa de las medidas a llevar a cabo por

ésta, se designarán diferentes responsables para la puesta en marcha de las medidas.

Una vez puestas en marcha las medidas es recomendable mantener al personal continuamente informado del progreso del plan de movilidad.

h.) Seguimiento y Evaluación

Se debe llevar a cabo el seguimiento y evaluación del plan, mediante el análisis de la planificación y de los indicadores previamente establecidos, enlazando los logros con la de promoción del Plan.



TEMA 5.
PREVENCIÓN DE RIESGOS
VIALES LABORALES EN EL
SECTOR DE NATUROPATÍA

5.

PREVENCIÓN DE RIESGOS VIALES LABORALES EN EL SECTOR DE NATUROPATÍA

Los riesgos laborales viales son los riesgos a los que están expuestas las personas trabajadores en sus desplazamientos por las vías de circulación al centro de trabajo o para desarrollar sus actividades laborales.

En general los trabajadores necesitan desplazarse para ir desde su lugar de residencia al trabajo y para volver, enfrentándose a los riesgos que derivan de esta movilidad. La posibilidad de que esos riesgos se conviertan en un accidente, depende del medio de desplazamiento utilizado, así como de la pericia y precaución del conductor.

Teniéndose en cuenta que un accidente ocurrido durante los desplazamientos puede ser considerado un accidente de trabajo, dependiendo de las circunstancias en las que se de, es obligatorio que los riesgos laborales viales sean tenidos en cuenta en la gestión integral de la prevención de riesgos laborales en las empresas, y más si se tiene en cuenta que, en el artículo 14.2 de la ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales se obliga al empresario a garantizar la seguridad y salud de los trabajadores a su servicio, en todos los aspectos relacionados con el trabajo. Así también, el artículo 19.1 de la citada ley indica a los trabajadores, que cada trabajador debe velar por su propia seguridad y salud en el trabajo y por la de otras personas a las que pueda afectar su actividad profesional.

Hay una serie de herramientas tipo publicadas por entidades oficiales, para facilitar y crear conciencia en la gestión de los riesgos laborales viales, estas herramientas se podrán adaptar mucho mejor con información recogida directamente de los trabajadores y empresarios del sector en el cual se pretende aplicar, siendo el principal fin de este estudio de campo realizado en la ejecución de la presente acción ES_2017-0063 sobre seguridad vial como riesgo laboral en el sector de naturopatía.

Ante los resultados obtenidos con la información recopilada, podemos decir que los accidentes, tanto in itinere como en misión, aparte del drama personal y familiar, suponen costes importantes para la sociedad en general pero también para las empresas.

El aplicar todos mecanismos posibles para evitar o atender los riesgos laborales existentes en este sector, nos lleva a conseguir una serie de ventajas que mencionamos a continuación:

VENTAJAS PARA LA EMPRESA

- Una correcta prevención de los riesgos laborales viales reportará beneficios para la empresa tanto sociales como económicos.

VENTAJAS PARA LOS EMPLEADOS

- Mejorar la salud laboral de estos.

- Podrán aplicar las medidas preventivas en su conducción fuera del ámbito laboral
- Reducción de los riesgos al volante,
- Aprovechamiento del tiempo,
- Reducción de estrés, ansiedad, etc. reducción del absentismo laboral.

VENTAJAS PARA LA SOCIEDAD

- Disminución de la siniestralidad por accidente de tráfico.

Y a través de una gestión más eficiente:
Disminución de la congestión de tráfico.



TEMA 6.
EVALUACIÓN DEL RIESGO DEL
TRÁFICO EN EL ENTORNO
LABORAL

6.

EVALUACIÓN DEL RIESGO DEL TRÁFICO EN EL ENTORNO LABORAL

Según la ley 31/1995 de 8 de noviembre de Prevención de Riesgos Laborales las empresas deben evaluar los riesgos a la seguridad y a la salud de los trabajadores.

Se incluye la evaluación de riesgos como punto de partida, existiendo a su vez una obligación de formar a los empleados para prevenir los riesgos a los que están sometidos y en este sentido los riesgos de accidente asociados a los desplazamientos in itinere y en misión no deben ser menos. Se debe llevar un control y poner en marcha una **formación específica** y localizada en esta materia.

También es cierto, que hay una relación directa entre la salud y la conducción, por lo tanto las empresas deberán sensibilizar a sus empleados y promover la salud mediante una nutrición saludable, el deporte y la vida sana en general.

El Ministerio de Interior y Trabajo firmaron un acuerdo en el año de 2011 para prevenir los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo.

En esta evaluación se deberán incluir, como mínimo, los siguientes puntos:

1. El compromiso de la empresa en reducir la siniestralidad laboral vial y el deber de

suscribir la Carta Europea de Seguridad Vial. Para ello, la empresa deberá reconocer la importancia de la accidentalidad vial laboral y la voluntad de minimizarlo mediante el desarrollo de un plan de actuación.

2. La necesidad de que un departamento de la empresa sea el responsable del desarrollo del plan, así como los procedimientos de participación de los trabajadores.
3. La recopilación de información sobre la movilidad de los trabajadores, así como una compilación de estadísticas e investigación de los accidentes sufridos.
4. Una evaluación de riesgos, tanto de la organización y gestión de los desplazamientos, como del factor humano (alcohol, uso del móvil, navegador, fatiga, uso del casco...), el vehículo, la infraestructura e incluso los riesgos ambientales.
5. Puesta en marcha de medidas concretas de prevención, entre las que destaca la formación de los trabajadores.
6. Evaluación y seguimiento del Plan.



TEMA 7.
**SENSIBILIZACIÓN Y
FORMACIÓN EN
SEGURIDAD VIAL**

7.

SENSIBILIZACIÓN Y FORMACIÓN EN SEGURIDAD VIAL**✓ Sensibilización**

Es recomendable entregar a los empleados materiales informativos y de sensibilización como son los folletos, carteles, información en la página web, carteles, envío de correos electrónicos, etc. La información en este material debe igualmente contener buenas prácticas, consejos y normativa.

✓ Formación de los Empleados

Se trata de formar a todos los empleados en los riesgos asociados a los desplazamientos tanto in itinere como en misión, así como dotar a los conductores de técnicas seguras:

- Se formará al trabajador en conocimientos relacionados con los factores de riesgo.
- Se formará en conceptos de conducción segura.
- Se formará en conceptos de conducción eficiente.
- Se formará en conceptos de mantenimiento de vehículos.

Los trabajadores nuevos que se incorporen a la plantilla deberán recibir una formación inicial sobre los riesgos asociados a su puesto de trabajo en general y a los factores de riesgo en los desplazamientos, en particular.

- Es aconsejable, que los trabajadores que ya estén en plantilla reciban periódicamente formación teórica/práctica y de forma más concreta aquellos trabajadores que realicen desplazamientos.
 - Es importante disponer de accesorios para los vehículos que contribuyan en la seguridad en la conducción como pueden ser los manos libres o los GPS que sólo pueden introducir datos en parado.
 - Se estudiará la posibilidad de utilización de transporte público, en especial para aquellos viajes de más distancia, consiguiendo una mayor seguridad y comodidad del empleado.
 - La empresa debe estar siempre informada de los desplazamientos de sus empleados. Esta comunicación debe estar por escrito bien mediante un formulario o un e-mail.
- La formación en conducción eficiente también es un aporte importante para el trabajador. Esta consiste en cursos teórico prácticos cuyas ventajas son las siguientes:
- Ahorro medio del 15% de combustible, sin reducir la velocidad media.
 - Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

- ☑ Mejora de la seguridad vial, debido a la disminución de riesgo de accidentes de tráfico.
- ☑ Elemento de motivación para los empleados, debido al ahorro de coste tanto de combustible como de mantenimiento.

Para el desarrollo de la formación en conducción eficiente dirigida tanto a conductores de vehículos turismo como a conductores de vehículos industriales, se plantean los siguientes objetivos generales y específicos:

El objetivo de estos cursos es fomentar un nuevo estilo de conducción con el fin de ahorrar combustible y disminuir las emisiones de gases contaminantes, así como proporcionar un mayor confort y seguridad en la conducción.

Se pretende conseguir:

- Mejorar los conocimientos técnicos del conductor de los vehículos turismos.
- Conseguir una mayor seguridad en el desempeño de su actividad.
- Concienciar respecto a la necesidad de modificar patrones de comportamiento y hábitos de conducta a favor de la seguridad y el uso racional de los vehículos.
- Suscitar la curiosidad y el interés de los conductores por la importancia del ahorro de combustible, consiguiendo en la práctica diaria de su conducción la reducción de consumos de combustible entre un 15 y un 20 por 100, con la consiguiente reducción de costes.
- Adquirir los conocimientos básicos de las normas de uso correcto de un vehículo turismo. Dominar los aspectos prácticos de la conducción eficiente, en distintas situaciones de conducción. (conducción en caravana, incorporaciones, paradas, adelantamientos, etc.), tipos de tramos (llanos, pendientes), tipos de vías y trazados (rectas, curvas).
- Capacitar a los conductores para la realización de una conducción preventiva económica y racional del vehículo. Circulando en las marchas más largas posible y a bajas revoluciones; manteniendo las velocidades de circulación lo más uniformes posibles; optimizando los procesos de cambios de marcha y realizando una conducción basada en la anticipación y la previsión.
- Mejorar los conocimientos técnicos de los conductores de vehículos de cualquier tipo.

Conseguir una mayor seguridad en el desempeño de la conducción.

Concienciar respeto a la necesidad de modificar patrones de comportamiento y hábitos de conducta a favor de la

prevención tanto de la salud, como de la seguridad y el uso racional de los vehículos

Los principales objetivos que se persiguen con la formación en esta materia para los trabajadores son:

- ☑ Aprendizaje y práctica de técnicas de conducción segura, precisa y eficaz.
- ☑ Reacción frente a condiciones climatológicas adversas.
- ☑ Destreza y control del vehículo en situaciones habituales y críticas.
- ☑ Conocimiento sobre el funcionamiento y comportamiento del vehículo.
- ☑ Consecución de un buen nivel de durabilidad del vehículo al realizar una buena conducción del mismo.
- ☑ Los programas están compuestos de una parte teórica, para asentar los principales conceptos y una parte práctica donde, entre otras cosas, se realizarán ejercicios de coordinación y habilidad en slalom abierto y cerrado y se hará un estudio de la frenada (de emergencia en suelo seco y mojado; comparativa de frenadas con y sin ABS en rectas y curvas).

Como bien hacemos referencia en el trabajo de campo desempeñado en la acción ES2017_0063 Seguridad vial como riesgo laboral en el sector de naturopatía:

- ☑ La formación y el reciclaje son la clave para ampliar, mejorar, actualizar y refrescar los conocimientos y habilidades que se adquieren en la vida en general.
- ☑ Durante el ejercicio de las actividades diarias se van perdiendo destrezas, se mejoran otras y sobretodo nos vamos acostumbrando y recogiendo hábitos (buenos y malos) por lo que una labor de “repaso” cada cierto tiempo ayuda a recordar y mejorar las reacciones y comportamiento, así como actualizar los conocimientos sobre las normas vigentes en seguridad vial.

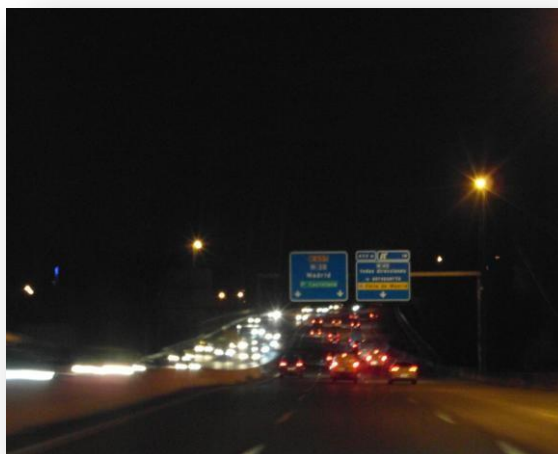


Foto: FUI TEC

TEMA 8.
GESTIÓN DE DESPLAZAMIENTO
"IN ITINERE"

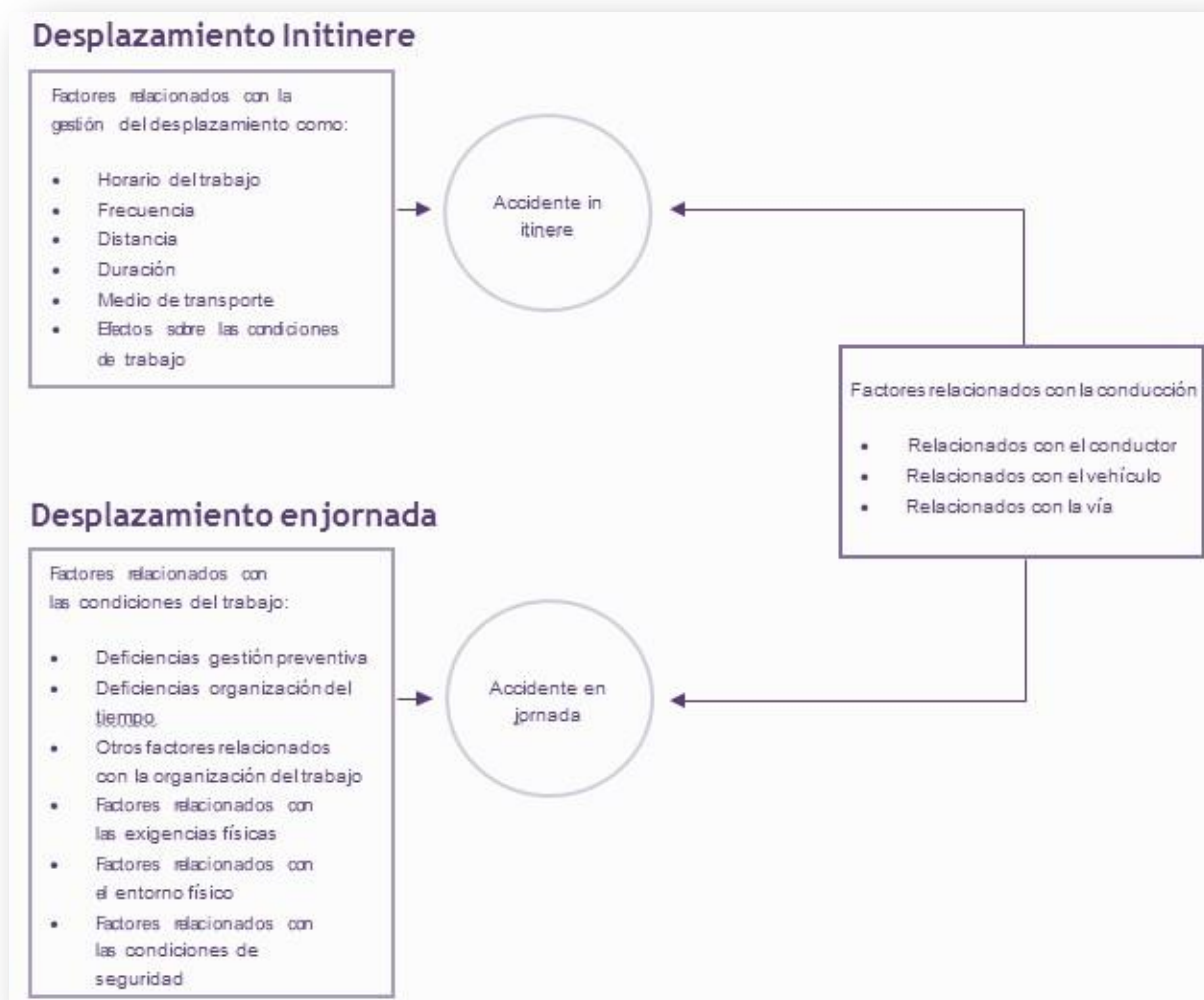
8.

GESTIÓN DE DESPLAZAMIENTO "IN ITINERE"

Desde la perspectiva del ámbito de la prevención, los principales factores de riesgo viales a los que se ven sometidos los trabajadores, tanto en trayectos in itinere como en desplazamientos en jornada, vienen determinados por dos grandes bloques: los relacionados con la propia actividad laboral, incluyendo los

desplazamientos al centro de trabajo y/o al domicilio, y los relacionados con la conducción.

En el siguiente esquema podemos observar cuáles son los factores que intervienen en el accidente laboral en función del tipo de desplazamiento.



Consejos para evitar los accidentes in itinere

El estrés, las distracciones y las prisas son los enemigos principales de los accidentes de tráfico, especialmente cuando vamos o venimos del trabajo. Una colisión en la carretera que provoca un atasco, la lluvia que colapsa los accesos a las grandes ciudades, una llamada de tu jefe pidiéndote algún informe, sales tarde del trabajo y no llegas a tiempo para recoger a los niños del colegio, un mal día en casa o en la oficina... Son muchas las situaciones que nos llevan a despistarnos al volante con pensamientos que debemos dejar para otro momento.

También juega en contra de los conductores el hecho de que, estos desplazamientos in itinere, al ser rutinarios ocasionan más distracciones al volante, sobre todo, consultando el teléfono móvil o haciendo llamadas, algo que siempre tenemos que evitar.

¿Qué podemos hacer para evitar distracciones y concentrarnos 100% en la conducción cuando vamos o venimos del trabajo?

Cuando nos sentamos al volante lo prioritario es estar pendiente de la conducción y del entorno. Apaga o silencia el teléfono móvil, también puedes utilizar alguna de las aplicaciones específicas para bloquear y silenciar notificaciones y llamadas de forma automática cuando conducimos. En este objetivo es muy importante la labor de familiares y compañeros de trabajo, incluidos el jefe.

Éstos deben evitar mandar mensajes o realizar llamadas a personas que saben puede estar conduciendo. Antes de iniciar la marcha no olvides tampoco sintonizar la emisora de radio que quieras ir escuchando o configurar el navegador. Si a medio camino necesitas hacer algún cambio, no dudes en detenerte en un lugar seguro.

Las prisas no son buenas compañeras de viaje por lo que recomendamos salir de casa con tiempo suficiente para llegar a tu lugar de trabajo realizando una conducción tranquila y sin estrés. También es aconsejable planificar bien el itinerario y utilizar la ruta con menos densidad de tráfico, siempre que dispongas de rutas alternativas.

Y por supuesto hay que cumplir las normas de circulación: no exceder la velocidad límite, respetar las señales de tráfico, ponerse el cinturón de seguridad...

Cómo actuar ante un accidente in itinere

Quien sufra un accidente laboral en el trayecto de ida o vuelta al trabajo debe actuar igual que en un accidente de trabajo y avisar a la empresa para recibir asistencia sanitaria por parte de la mutua correspondiente.

La diferencia es que en el caso de un accidente in itinere hay que probar que ha sucedido en la ruta de casa al trabajo o viceversa, por lo que recomendamos que

haya un parte por parte de la policía o guardia civil.

Accidente in itinere. ¿Cómo reducirlos?

El porcentaje que representa los accidentes ocurridos durante la jornada laboral. Lo cual sugiere que las empresas deberían llevar a cabo acciones encaminadas a la reducción de los accidentes viales laborales sufridos por sus empleados, tanto para los accidentes in itinere, como para los accidentes in misión, puesto que las bajas provocada por este tipo de accidentes duran una semana más que las provocadas por otras causas, con el consiguiente perjuicio económico que ello supone para las empresas.

TEMA 9.
ACTUACIÓN EN CASO DE
ACCIDENTES

9.

ACTUACIÓN EN CASO DE ACCIDENTES

A lo largo de los apartados anteriores hemos indicado la importancia de incluir en la prevención de riesgos laborales, la reducción de la siniestralidad asociada a los desplazamientos en itinere y en misión, mediante la implantación de Planes de Movilidad y Seguridad.

A pesar de los esfuerzos que hagamos con la aplicación de las herramientas aquí indicadas, y aún con la reducción del número de accidentes y/o de las consecuencias de los mismos que seguro conseguiremos, no podremos evitar en su totalidad la ocurrencia de accidentes. Vemos oportuno incluir en esta guía como complemento este apartado dedicado a la actuación en caso de accidente. De esta forma en el caso de que éste se produzca podremos, a través de una actuación correcta, mitigar los efectos y consecuencias de los mismos.

¿Quién está obligado de auxiliar en un accidente de tráfico?

1. Las personas que lo presencien.
2. Las personas que están implicadas en el accidente.
3. Las personas que tengan conocimiento de él.

✓ Actuación

La primera regla que debemos seguir en caso de accidente es:

a. Proteger

Protegeremos poniendo nuestro vehículo en un lugar seguro y a 50 m como mínimo del accidente, señalizando siempre.

Detendremos el coche en cuanto sea posible de tal forma que no se cree un nuevo peligro en la vía.

Nos pondremos el chaleco antes de salir del vehículo.

- En la zona del accidente procederemos a la señalización mediante triángulos de pre señalización de peligro al menos a 50 metros del accidente.
- Iluminaremos en caso de haber problemas de visibilidad.
- En cuanto al vehículo siniestrado quitaremos siempre el contacto con precaución y aseguraremos la inmovilización.
- Si es posible colocaremos el vehículo y la carga fuera de la calzada.

Una vez protegido el lugar del accidente:**b. Avisar**

- Avisaremos de la ocurrencia del accidente,
- Buscaremos bien el puesto SOS de la vía o llamaremos al 112,

Al avisar tendremos que aportar los siguientes datos:

- *Datos personales,*
- *Situación del accidente,*
- *Número de accidentes y grave-dad,*
- *Necesidad de bomberos (incendios, heridos, atropellos, etc.),*
- *Número de vehículos y características de los mismos.*

c. Socorrer

Atenderemos en primer lugar a los heridos inconscientes a no ser que el accidentado se encuentre con:

- Asfixia o síntomas de asfixia,
- Parada cardíaca,
- Hemorragias abundantes.

Nos aproximaremos a cada uno de los heridos y comprobaremos si están

conscientes o inconscientes. Preguntaremos siempre qué le pasa y observaremos su reacción:

Si responde y está consciente, deberemos hacer una reevaluación frecuente. Realizaremos también una valoración secundaria para ver si el herido tiene hemorragias, fracturas, quemaduras, etc.

Si no responde o está inconsciente, avisaremos a emergencias informando de la situación.

Si existe algún objeto extraño accesible en la boca, deberemos retirarlo cuidadosamente.

Mantener la maniobra frente/mentón mientras el paciente siga inconsciente.

Valoraremos la respiración del accidentado

Si respira: está inconsciente únicamente, deberemos vigilarle y reevaluarle.

Si no respira, comenzaremos con 30 compresiones torácicas alternando con 2 ventilaciones.

Valorar las hemorragias abundantes, y taponarlas.

LO QUE DEBEMOS HACER	LO QUE NO DEBEMOS HACER
<input checked="" type="checkbox"/> Evaluar con rapidez	<input checked="" type="checkbox"/> No daremos comida ni bebida al accidentado
<input checked="" type="checkbox"/> Proteger el cuello	<input checked="" type="checkbox"/> No moveremos al accidentado
<input checked="" type="checkbox"/> Cubrir a los accidentados independientemente de la temperatura exterior	<input checked="" type="checkbox"/> No le quitaremos el casco
<input checked="" type="checkbox"/> Tranquilizaremos a las víctimas	<input checked="" type="checkbox"/> No le suministraremos ninguna sustancia ni medicamento
<input checked="" type="checkbox"/> Aflojaremos prendas y ropas que puedan oprimirle	

d. Analizar la magnitud de los daños

Esta metodología se basa en la valoración de posibilidad de ocurrencia del daño, y de la consecuencia previsible del mismo. A su vez dicha probabilidad será función del nivel de deficiencia y de la exposición del trabajador. De esta forma mediante un triple producto de estos factores, podemos cuantificar el riesgo y por tanto establecer las prioridades pertinentes como:

Valoraremos la permeabilidad de la vía aérea del herido después de abrirla con la maniobra frente/mentón que se observa en la figura.

- **Desarrollar las actividades preventivas necesarias para eliminar o reducir y controlar los riesgos.**

Se deben planificar todas aquellas actuaciones que permitan eliminar o, al menos reducir, los riesgos de seguridad laboral vial (reducción de desplazamientos, información y formación, mantenimiento de vehículos, etc.).

• Equipos de trabajo y medio de protección

Los vehículos son equipos de trabajo, aunque disponen de normativa específica de homologación, fabricación, revisión y mantenimiento deben ser gestionados como el resto de equipos de trabajo de la empresa (definición de características de los vehículos en la compra, mantenimiento y revisiones de los vehículos).

De conformidad con el Real Decreto 1215/97, el empresario debe asegurarse que:

a) los vehículos puestos a disposición de los/las trabajadores/as sean adecuados al trabajo para el que van a ser utilizados (tipos de desplazamiento, condiciones climatológicas, de uso, etc.); y quienes utilizan vehículo para desplazarse al trabajo/casa/trabajo tener la prioridad de realizarlo en un vehículo seguro.

b) Los vehículos deben cumplir con la legislación de aplicación (fabricación, homologación, etc.);

c) El mantenimiento de los vehículos se debe realizar de conformidad con las instrucciones del fabricante y se someten a las inspecciones periódicas reglamentarias (Inspecciones Técnicas de Vehículos)

d) Se deben realizar controles, independientemente de los de mantenimiento, que garanticen el buen estado y la seguridad de los vehículos en todo momento (estado de todas las ruedas, fluidos, luces, señalización etc.)

e) Los vehículos deben disponer de medios de protección en buen estado (seguridad activa y pasiva) y deben disponer de equipos como los chalecos reflectantes, triángulos de señalización, etc. debiendo garantizarse que están disponibles y en buen estado en el vehículo.

● Información, consulta y participación de los/las trabajadores/as

Todas las actividades que vayamos a realizar deben ser informadas y consultadas a lo/as representantes de los/las trabajadores/as con el fin de recibir información de esto/as y poder retroalimentarse el sistema con dicha información.

La sistemática de consulta y participación debe seguir la misma sistemática que se utiliza con otros aspectos de prevención de riesgos laborales.

● Formación en seguridad vial de los/las trabajadores/as

Según la actividad laboral que se desarrolle en una empresa, la formación de los/las trabajadores/as sobre el riesgo laboral vial tiene una doble perspectiva:

a) una parte general común a todos los/las trabajadores/as

b) una parte específica de riesgos propios o características del sector al que pertenece la empresa.

También se recomienda una formación específica para mandos intermedios, delegado/a de prevención.

- **Medidas de emergencia**

El/la trabajador/a debe estar informado/a y formado/a de cómo actuar en caso de accidentes o incidentes de tráfico para actuar de forma segura durante las mismas (primeros auxilios, a quién se debe avisar, cómo estacionar el vehículo, etc.).

- **Riesgo grave e inminente**

Durante la conducción se pueden producir situaciones de riesgos graves e inminentes como puede ser una situación climatológica adversa, ante la cual el/la trabajador/a tiene que tener constancia de que puede dejar de conducir por seguridad sin que ello conlleve ningún tipo de perjuicio.

- **Vigilancia de la salud**

Los posibles daños que a la salud de los/las trabajadores/as pueden generar actividades como la conducción deben ser tenidos en cuenta dentro de las actividades de vigilancia de la salud.

Muchas circunstancias como la ingesta de determinados fármacos por enfermedad, situaciones de estrés, etc., hacen que se incremente el riesgo de un accidente vial, por ello la vigilancia de la salud debe tener en cuenta las características y situaciones específicas de cada trabajador/a.

- **Documentación**

La documentación generada como consecuencia de la gestión de la seguridad laboral vial debe quedar integrada dentro del conjunto de la documentación de prevención: plan de prevención, evaluación

de riesgos, informes de investigación de accidentes, etc.

El hecho de que, en muchos casos, los planes de seguridad laboral vial se constituyan como un documento independiente no implica que no deba cumplir los requisitos que cualquier actividad en materia de prevención debe cumplir y estar integrados dentro del plan de prevención de la empresa.

- **Investigación de accidentes**

Todos los accidentes e incidentes relacionados con la seguridad laboral vial deben ser investigados con el fin de buscar las causas que lo han generado y actuar sobre ellas con el fin de evitar que vuelva a producirse el siniestro.

- **Auditoría reglamentaria**

Cuando la empresa deba someterse a la realización de la auditoría reglamentaria, la seguridad laboral vial debe estar incluida dentro de la misma.

La sistemática de actuación no difiere en nada con la sistemática de gestión de otras actividades de prevención de riesgos laborales.

TEMA 10.
CONCLUSIONES Y
RECOMENDACIONES

10.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**✓ Claves para evitar las distracciones al volante**

Los accidentes de circulación provocaron durante 2018 en España 1.180 fallecidos y 4.515 heridos que necesitaron hospitalización. Y, según la Dirección General de Tráfico, más de una tercera parte fueron debidos a las distracciones de los conductores. Las estadísticas muestran que este tipo de negligencias al volante ya provocan más accidentes que el exceso de velocidad.

Las pérdidas de atención al volante han aumentado considerablemente debido a una sociedad cada vez más conectada y que reclama inmediatez en todas sus comunicaciones. Pero no es la única fuente de distracciones que pueden ser determinantes a la hora de provocar situaciones de riesgo.

En general las distracciones pueden ser de tres tipos:

Visuales cuando el conductor deja en algún momento de ver la carretera y el entorno.

Manuales cuando el conductor altera la posición de sus manos sobre el volante.

Cognitivas cuando la atención se distrae con cuestiones ajenas a la conducción.

Los efectos de estas pérdidas de concentración en muchas ocasiones suelen tener consecuencias mortales. Circulando

a 100 km/h durante un segundo se recorren 27,8 metros. Si durante ese lapso de tiempo el conductor no reacciona ante un peligro girando o frenando, esa distancia de reacción puede ser determinante para evitar un accidente grave, incrementándose en proporción aritmética esa distancia en relación al tiempo que dure la distracción.

Según los atestados que se realizan con posterioridad a los accidentes, la principal causa directa de las distracciones al volante es el uso del teléfono móvil, ya sea por hablar o por escribir mensajes. Cuando suena, reclama la atención de la vista, las manos y la actividad mental del conductor (los tres tipos de distracción). Y en numerosas ocasiones con resultados catastróficos.

Prescindir del uso del móvil durante los trayectos será lo más aconsejable. Y si es inevitable una comunicación, tendrá que ser con el sistema de manos libres. Aunque no deja de ser una distracción de tipo cognitivo que, según apunta la DGT en diversos informes, provoca una importante pérdida de atención al volante. Más de tres minutos hablando con el manos libres provocan que el conductor deje de percibir el 40% de las señales de tráfico, reduzca su velocidad de cruce y disminuya su velocidad de reacción ante un imprevisto.

Otra de las distracciones más frecuentes, y no menos peligrosa, es el manejo de otros dispositivos como el sistema GPS o la radio propios del vehículo. Intentar introducir un destino en el navegador ha sido el origen de numerosísimos accidentes graves. Si se distrae una mano del volante y

la vista de la carretera para buscar una emisora, durante unos segundos se descuida por completo el dominio del vehículo y la vigilancia de la carretera. Realizar estos procesos antes de iniciar la marcha o parar en un sitio seguro será lo más recomendable para no crear situaciones de peligro.

No todos los automóviles son iguales y sus numerosas funciones requieren saber dónde se encuentran los mandos y cómo funcionan. Si no se conoce bien el coche, antes de conducirlo será conveniente habituarse en parado y consultando el manual de instrucciones a sus particularidades. Como por ejemplo regulación de asientos, manejo del climatizador, funcionamiento del control de crucero, ordenador de a bordo, instrumentación, luces, intermitencias, señal de emergencia, modos de conducción,...etc.

También es aconsejable parar en un lugar adecuado para comer o beber pues, si se hace en marcha, también se descuidan las normas de seguridad básicas: llevar las manos en el volante en la posición 10.10 y mantener la vista atenta sobre la trayectoria del vehículo y los retrovisores. Esto es también válido para los fumadores, ya que se exponen de forma habitual a estas situaciones de peligro cuando se busque el tabaco, se encienda o se use el cenicero.

Y lo mismo puede decirse al buscar objetos en el interior del coche o en la guantera. Un instante de distracción mirando y tanteando por el interior del vehículo puede provocar

en cualquier momento un atropello, colisión o salida de la vía.

Otro consejo que nos servirá para evitar distracciones peligrosas es limitar la interacción con los pasajeros del vehículo. Las discusiones o el control de los niños durante los desplazamientos pueden llevar al conductor a situaciones tensas que le hagan abandonar una actitud vigilante, imprescindible para mantener su propia seguridad y la de los demás usuarios de la vía. El conductor debe procurar mantenerse relativamente aislado de los demás ocupantes y concentrar su atención en la carretera, delegando en algún pasajero el control del habitáculo.

Ante cualquier situación anómala o estresante durante la conducción, lo mejor es buscar un lugar apropiado y seguro para estacionar el vehículo sin peligro y solo entonces intentar solucionar el problema. Y tener siempre en cuenta que la fatiga o el sueño provoca en el conductor una creciente pérdida de atención, igualmente presente en infinidad de accidentes.

✓ **Cómo mejorar la seguridad vial**

La responsabilidad al volante es clave para mejorar la seguridad vial y reducir los accidentes de tráfico.

La conclusión que podemos sacar de ello es que todavía no existe una conciencia clara de educación vial para prevenir los accidentes de tráfico. Los cuales en su

mayoría se producen por pequeños detalles.

✓ En caso de ciclomotor

Los conductores de ciclomotor suelen pasar de las revisiones, sin embargo, un 68% de los moteros confirma que hace la revisión de su moto con la frecuencia que haya sido recomendada por el fabricante. Indican que la revisión es muy importante ya sea de los frenos, las luces, la transmisión o los neumáticos. Siempre debe ser prioridad revisar la moto, solo de esta forma te aseguras de no tener un contratiempo al momento de salir a completar tu rutina, o de paseo en la moto.

Equipamiento:

Existen varios tipos de cascos, así como normativas que indican cual es el adecuado para la conducción. Un 95% de motoristas asegura que siempre lleva el casco, lo que convierte a éste como el equipo universal del motorista. Por otro lado, tres de cada cuatro aseguran disponen de guantes y poco más del 50% asegura tener su chaqueta de moto.

Técnicas de Conducción Segura:

Sobre un 60% de motoristas indican que sienten que los coches no les respetan, incluyen que por lo mismo es un comportamiento imprudente al conducir.

La importancia de circular con los neumáticos adecuados

Con la llegada de las lluvias es importante circular con neumáticos “saludables”. Éstos son el único elemento que pone en contacto el vehículo con la carretera, por esta razón es fundamental someterles a importantes revisiones periódicamente. Se recomienda observar su estado, al menos una vez al mes, y siempre antes de iniciar un viaje.

Los neumáticos están compuestos de materiales procedentes del árbol de caucho, que son la parte más orgánica del vehículo. Por este motivo, son más sensibles al deterioro por el uso. Un mal mantenimiento de las ruedas acaba pasando factura a su "salud" y a las prestaciones que ofrece. Además es muy importante usar los neumáticos adecuados según la estación correspondiente. Estos son algunos consejos para mantener el máximo tiempo posible un buen estado de los neumáticos y que perduren en el tiempo, además de evitar los síntomas principales:

Presión incorrecta. Consiste en mantener la presión correcta ya que ayuda a que el neumático se mantenga “saludable”. Circular con una presión inferior a la recomendada reduce la estabilidad, aumenta el peligro de pérdida repentina de aire y el consumo de combustible del vehículo. Una presión excesiva provoca un desgaste prematuro por el centro, reduciendo su vida útil. Además, al reducirse la superficie de contacto se puede producir una pérdida de adherencia, una mayor incidencia de impactos de objetos ajenos, más incomodidad de la conducción y más vibraciones.

Cristalización. La cristalización del neumático indica que éste no está en buen estado. Los neumáticos se cristalizan en vehículos que pasan mucho tiempo a la intemperie, sobre todo por altas temperaturas, por el envejecimiento por edad y aquellos que reciban mucha radiación solar. En estas circunstancias es recomendable evitar que los neumáticos reciban mucha radiación solar, se expongan a temperaturas extremas y evitar el uso de neumáticos con más de diez años de edad.

Desgaste excesivo. Un neumático desgastado pierde adherencia, sobre todo en suelo mojado. La normativa establece que la profundidad del dibujo de la banda de rodadura no debe ser inferior a 1,6 milímetros aunque, para un mayor agarre y seguridad. Es recomendable no utilizar un neumático desgastado con una profundidad del dibujo inferior a los 3 mm, especialmente con condiciones meteorológicas adversas ya que, con el suelo mojado, un neumático desgastado aumenta radicalmente el riesgo de aquaplaning y de alargar la frenada de forma alarmante.

Bultos, cortes, roces, bordillazos. En caso de que el neumático presente alguna de estas anomalías, se debería visitar a un especialista para que los revise y evalúe los daños, y si procede, realizar su sustitución. Para alargar la vida útil de los neumáticos hay que evitar golpes pronunciados. Es de vital importancia no intentar reparar los neumáticos con estas u otras anomalías.

La edad. Los neumáticos se deterioran con el paso del tiempo y pierden prestaciones por lo que, aunque no tienen fecha de caducidad, se aconseja cambiarlos cuando pasan 10 años desde su fecha de fabricación, aunque no se hayan utilizado o visualmente no estén en mal estado.

Por este motivo, es fundamental usar neumáticos de calidad que garanticen la seguridad vial en la carretera y minimice el riesgo de sufrir un accidente.

✓ **Mantenimiento vehículo**

Circular con un vehículo en buen estado hace que mejore la seguridad vial ya que con ello tendremos menos riesgos de sufrir un accidente. En muchas ocasiones, un incorrecto mantenimiento del vehículo puede provocar más de un susto al automovilista.

Para que eso no suceda, ofrecemos a continuación una serie de consejos a los conductores de manera que, con unos pasos muy sencillos, puedan circular con su vehículo en perfectas condiciones. Estos pequeños consejos, también hacen que se incremente la vida útil del automóvil.

Aceite

Es conveniente revisar el aceite cada mes ya que ha determinadas motorizaciones que consumen mucho aceite. Para tener una referencia, el aceite del vehículo se cambia cada 5.000 kilómetros o cada tres meses, aproximadamente. Además, se debe

reemplazar el filtro en cada cambio. Tras circular con el vehículo un cierto tiempo el aceite se ensucia y estas impurezas se transmiten al motor. De manera que con un nivel aceptable de pureza del aceite mantendremos también el motor limpio.

En época de frío, compruebe que la viscosidad del aceite es el adecuado, ya que el frío tiene tendencia a volver más densa esa viscosidad.

Anticongelante

Se deben comprobar los niveles de anticongelantes, incluso cambiarlo todos los años cuando llega el frío. Se recomienda llevar el vehículo a un taller profesional para vaciar el sistema de refrigeración y reemplazar el anticongelante. Si su vehículo dispone de un tanque transparente, debe llegar hasta la marca que señala el fabricante, siempre en una proporción de mitad agua y mitad anticongelante. Cabe señalar que en lugares que sufren temperaturas muy bajas, la recomendación es revisar el anticongelante semanalmente. Aproveche el momento, y revise el estado y la tensión de la correa de la bomba de agua.

Líquido de transmisión

El líquido de transmisión debe ser revisado regularmente, aproximadamente una vez al mes, con el motor tibio y el freno de mano puesto y añadir lo que sea necesario. Para mayor comodidad, se recomienda cambiarlo cada 60.000 kilómetros.

Batería

Presta atención a tu batería. Si percibes que se está formando una capa de material blanco en los terminales, límpialos con un cepillo y agua con bicarbonato de sodio y untarlos de grasa antiácido. Compruebe también el nivel de líquido de los vasos, por ejemplo cuando cambie el aceite, si la suya es una batería que necesita mantenimiento, y rellene lo que fuese necesario. Recuerde que la batería produce gases explosivos, por lo que no debe acercarse a ella ningún cuerpo incandescente.

En el aspecto exterior, la batería debe estar seca y preferiblemente limpia. Es recomendable darle una capa de cera un par de veces al año para mantenerlo libre de óxido. Recuerde que con bajas temperaturas la batería se puede descargar con mayor facilidad.

Frenos

Hay que prestar especial atención al líquido de frenos. Este debe permanecer siempre igual por lo que le recomendamos lo revise una vez al mes y rellene lo que necesite, sin sobrepasar la línea que marca el fabricante en el recipiente. Una vez haya rellenado el líquido, revise si el recipiente tiene alguna fuga.

También es bueno revisar el sistema de frenado, principalmente de cara a viajes largos. Por lo tanto, ante el freno de pie, realice un frenazo brusco para comprobar que los frenos reaccionan correctamente. Aproveche y compruebe también la correcta tensión del freno de mano.

Luces

Lo primero que se debe comprobar es el correcto funcionamiento de las distintas luces del vehículo. En el caso de que alguna no funcione hay que proceder inmediatamente al cambio. Preste especial interés a los faros delanteros y compruebe que tienen una inclinación ligeramente hacia abajo para evitar posibles deslumbramientos a otros conductores que vengan de frente. Aproveche también para llevar limpias las tulipas y recuerde llevar luces de repuesto.

Limpiaparabrisas

Es importante que tenga líquido limpiaparabrisas por lo cual compruebe el recipiente de agua y también sería conveniente, cuando tenga que rellenarlo, añadir un poco de líquido para limpiar cristales. Además, compruebe que no están obstruidos los orificios de salida del agua y el estado de las gomas de los limpiaparabrisas, para, si están deteriorados, cambiarlos.

En la época invernal, por la noche, es conveniente que frote el parabrisas, por dentro y por fuera, con papel de periódico para evitar la formación de escarcha, y levante los limpiaparabrisas. Asegúrese de que el líquido limpiaparabrisas tiene un producto anticongelante.

Ruedas

Es importante que los neumáticos tengan la presión correcta que indica el manual de su vehículo. La comprobación de la presión debe hacerse en frío y teniendo en cuenta

la carga que llevará en su vehículo. También tiene que comprobar el dibujo, detectar posibles grietas, deformaciones de la goma... Si al circular se notan vibraciones en el volante, o bien se percibe un desgaste irregular en los neumáticos, debe llevar el coche a un taller especializado para la inspección por un especialista. Se recomienda cambiar los neumáticos a los 15.00 kilómetros aproximadamente.

Preste atención en invierno, ya que el frío puede hacer que se nos facilite una presión de neumático inferior a la real. Por ello, no se debe inflar más la rueda.

Otras comprobaciones

Recuerde que debe llevar las placas de matrículas visibles, por lo tanto manténgalas limpias y en perfecto estado.

El filtro del aire es conveniente cambiarlo cada dos meses.

Revise mensualmente el nivel de líquido de dirección y rellene cuando sea necesario. También aproveche para comprobar que la bomba y las mangueras no tengan fugas.

Si su vehículo lleva acoplado un remolque, compruebe que todos los enganches estén correctos, así como las luces y las placas de matrícula.

Es recomendable, para un buen sistema de aire acondicionado o de calefacción, encenderlas puntualmente, aunque la climatología no de lugar a ello, para preservar su duración.

Como último, es conveniente revisar si el coche tiene fugas cuando lleve un tiempo aparcado. Si en el suelo hay manchas, es imprescindible que lleve el coche a un taller. Para ayudar al mecánico fíjese en el color de la mancha, que aunque con variaciones, suele ser:

- ✓ **Tono rosado para la transmisión.**
- ✓ **Tono verde, el anticongelante.**
- ✓ **El aceite es marrón claro.**
- ✓ **El líquido de frenos tiene tono rojizo.**

✓ **Novedades legislativas y de seguridad vial**

La movilidad de las personas evoluciona constantemente, es por ello que las normas de circulación tienen que ir también amoldándose a las nuevas necesidades y demandas de los ciudadanos. Esto es lo que ha ocurrido con el nuevo Reglamento General de Circulación que entró en vigor el 9 de mayo de 2015.

Es una realidad que, en nuestro país, el índice de siniestralidad es muy elevado, y que en los últimos años, el número de víctimas solo asciende. Por ello, Pere Navarro, Director General de tráfico, propone nuevas medidas para mejorar la Seguridad Vial.

Este es un pequeño resumen de las nuevas restricciones que se proponen:

Velocidad:

Se busca modificar el Reglamento de Circulación. El objetivo es unificar en los 90km/h el límite de velocidad en todas las carreteras convencionales. Dicha reforma entrará en vigor el día 2 de enero de 2019.

También hace referencia en esta modificación a la retirada de puntos por exceso de velocidad.

Uso de móvil:

El uso del móvil, y más concretamente de Whatsapp, ya es la primera causa de los accidentes después del exceso de velocidad y el consumo de drogas.

Por esta razón, se propone que la pérdida de puntos aumente pasando de 2 a 6, o en su defecto 4.

Sectores vulnerables:

Abarcan el 46% de los fallecidos de tráfico, una cifra muy significativa. Y es por esto por lo que se quieren crear unidades vulnerables en las jefaturas provinciales.

En el caso concreto de las motos, con el aumento del e-commerce, su nivel de compra está aumentando en un 20%, por lo que es especialmente necesario aumentar la seguridad de este colectivo

Complementos de seguridad: Cinturón, casco y sillita

Una vez más, se está estudiando la subida de la pérdida de puntos por no llevar cualquiera de estos tres elementos. Se

afirma que actualmente el que no usa estas medidas de seguridad no es por desconocimiento sino por propia voluntad, y es un hecho con el que hay que acabar.

Formación de conductores y carnet de conducir

A día de hoy en Europa, más del 70% de países cuentan con educación de seguridad vial a la hora de sacarse el carnet de conducir. En España no se exige ni una hora de dicha educación, y es uno de los puntos en los que más énfasis se hace actualmente al hablar de hacer modificaciones.

Vigilancia

Que con la presencia de agentes de Tráfico en la carretera, el número de accidentes disminuye es un hecho. Por lo que se está pensando en aumentar el número de dispositivos en las carreteras.

En España se produjeron 69.938 accidentes de tráfico laborales con baja en 2018 que acabaron con la vida de 146 personas, además de provocar 1.022 heridos graves y 81.111 heridos leves, según el último informe publicado por el Ministerio Trabajo, Migraciones y Seguridad Social. La mayoría fueron accidentes in itinere, es decir, 51.286 accidentes se produjeron en el trayecto del domicilio al trabajo o viceversa, mientras que 18.652 ocurrieron durante la jornada laboral, o en misión.

Estos accidentes de tráfico laborales que causaron baja no han dejado de crecer en los últimos años. En 2018 este aumento fue del 3,66% con respecto a 2017. Peor es la

evolución en el número de fallecidos que, con 249, supone un aumento del 23,26%.

Para reducir la siniestralidad que se produce, sobre todo en trayectos in itinere, no sólo los conductores y la administración tienen que poner de su parte. En este objetivo las empresas tienen mucho que hacer, principalmente a través del impulso y desarrollo de planes de formación. El primer problema que surge es que los cursos para este tipo de desplazamientos no son obligatorios para todos los empleados, y sólo se imparten cuando el trabajador dedica parte de su tiempo de trabajo a conducir algún tipo de vehículo.

No obstante, la puesta en marcha de Planes de Movilidad en empresas de manera voluntaria sería de gran ayuda tanto para el trabajador, que vería mejorar su seguridad vial al volante, como para el empresario, que contaría con trabajadores más formados, más seguros y con menor riesgo de sufrir un accidente. Los datos recuerdan que los accidentes laborales por el tráfico provocan casi 70.000 bajas totales por accidentes de trabajo. Además, estos Planes de Movilidad están incentivados y únicamente las compañías que los pongan en marcha podrán recibir bonificaciones, tal y como se especifica en el artículo 2.1 del Real Decreto 404/2010.

En esta guía, hacemos hincapié en la importancia que tiene, que las empresas tomen las medidas adecuadas para la disminución de los accidentes viales laborales.

Son muchas las medidas que se pueden adoptar al respecto, ya hemos mencionado una de ellas, el establecimiento de un Plan de Movilidad, pero las empresas también pueden optar por la implantación de la ISO 39001, cuya puesta en marcha no solo ayudará en gran medida a la reducción de los accidentes viales laborales, sino las consecuencias que de ellos se deriven, reduciendo los costes por bajas, por reparación de los vehículos y las primas de los seguros, a la vez que refuerzan su posición respecto al ámbito de la Responsabilidad Social Corporativa.

Cursos de Conducción

Otra fórmula que pueden adoptar las empresas es la formación como lo hemos mencionado anteriormente, a través de la cual se mejoran los conocimientos de los conductores en materia de seguridad vial, a la vez que intentamos disminuir los riesgos que supone la propia conducción, formando conductores más responsables y seguros.

La DGT se ha querido pronunciar en este sentido y ha anunciado la realización de un convenio que involucre no solo a las grandes si no también a las medianas y pequeñas empresas y que incluya:

- Compromisos para disminuir la siniestralidad vial laboral.***
- Apoyos a las empresas para cumplir con el objetivo.***

Los esfuerzos llevan viéndose reflejados desde hace un tiempo, como fue con la campaña de la DGT “tú eres la mejor señal” en la que se colocaron numerosas imágenes en los espacios de trabajo para fomentar la concienciación y el compromiso frente a la seguridad vial laboral.

Las 10 claves de la conducción eficiente

A continuación como aporte general e importante para complementar esta guía, señalamos a todos los automovilistas una serie de recomendaciones para hacer la conducción diaria lo más barata posible, así como reduciendo las emisiones de CO2 y realizando una conducción **más segura** y con más confort.

1. Arranque y puesta en marcha:

Arrancar el motor sin pisar el acelerador.

En los motores de gasolina iniciar la marcha inmediatamente después del arranque.

En los motores diesel, esperar unos segundos antes de comenzar la marcha.

2. Primera marcha:

Usarla sólo para el inicio de la marcha; cambiar a 2ª a los 2 segundos o 6 metros aproximadamente.

3. Aceleración y cambios de marchas:

Según las revoluciones:

En los motores de gasolina: entre las 2.000 y 2.500 r/min

En los motores diesel: entre las 1.500 y 2.000 r/min

Según la velocidad:

a 2ª marcha: a los 2 segundos o 6m

a 3ª marcha: a partir de unos 30 km/h

a 4ª marcha: a partir de unos 40 km/h

a 5ª marcha: por encima de unos 50 km/h

Acelere tras la realización del cambio.

4. Utilización de las marchas:

Circular lo más posible en las marchas más largas y a bajas revoluciones.

Es preferible circular en marchas largas con el acelerador pisado en mayor medida que en marchas cortas con el acelerador menos pisado.

En ciudad, siempre que sea posible, utilizar la 4ª y 5ª marcha.

El coche consume menos en las marchas largas y a bajas revoluciones. Por ejemplo, un coche de pequeña cilindrada (1,2 litros), circulando a una velocidad de 60 km/h.

En 3ª marcha, consume 7,1 litros de gasolina,

En 4ª, 6,3 litros (un 11% menos),

En 5ª, sólo 6 litros (un 15% menos).

5. Velocidad de circulación:

Mantenerla lo más uniforme posible; buscar fluidez en la circulación, evitando los frenazos, aceleraciones y cambios de marchas innecesarios.

Moderarla: el consumo de carburante aumenta en función de la velocidad elevada al cuadrado. Un aumento de velocidad del 20% (pasar por ejemplo de 100 a 120 km/h), significa un aumento del 44% en el consumo (de 8l/100 km a 11,5l/100 km).

6. Deceleración:

Levantar el pie del acelerador y dejar rodar el vehículo con la marcha engranada en ese instante.

Frenar de forma suave con el pedal del freno.

Reducir de marcha lo más tarde posible, con especial atención en las bajadas.

7. Detención:

Siempre que la velocidad y el espacio lo permitan, detener el coche sin reducir previamente de marcha.

8. Paradas:

En paradas prolongadas (por encima de 60 segundos), es recomendable apagar el motor.

9. Anticipación y previsión:

Conducir siempre con una adecuada distancia de seguridad y un amplio campo de visión que permita ver 2 ó 3 vehículos por delante.

En el momento en que se detecte un obstáculo o una reducción de la velocidad de circulación en la vía, levantar el pie del acelerador para anticipar las siguientes maniobras.

10. Seguridad:

En la mayoría de las situaciones, aplicar las reglas de la conducción eficiente contribuye al aumento de la seguridad vial.

Pero obviamente existen circunstancias que requieren acciones específicas distintas, para que la seguridad no se vea afectada.

Debemos entonces tener presente que es necesario trabajar en la seguridad vial laboral. En los últimos 10 años la prevención de riesgos laborales ha experimentado un gran desarrollo. En este período ha pasado de disciplina desconocida y reservada a especialistas a consolidarse como un aspecto fundamental de las relaciones laborales.

Aun así hay que seguir promoviendo acciones que contribuyan a una mayor prevención y evitar que se produzcan víctimas por este motivo.

La prevención de la accidentalidad vial laboral no es una cuestión que atañe a un determinado tipo de empresa, no está

relacionada con el sector o la actividad, ni tampoco con el tamaño de la misma.

Afecta a todo tipo de actividades económicas, puesto que, en mayor o menor medida, todas las personas que desarrollan una actividad laboral están expuestas a riesgos viales.

Una de las responsabilidades de las empresas es velar por la seguridad de sus trabajadores en todos sus ámbitos, incluida la seguridad de los desplazamientos en misión o in itinere, en vehículo privado.

Para la prevención de los accidentes de tráfico laborales, no se requiere exclusivamente de grandes actuaciones. Solo es necesaria una actitud, responsable y sensible frente a estos problemas que, en muchas ocasiones, tienen soluciones sencillas y económicas.

Propuesta de acciones a realizar

Las empresas pueden aplicar distintas acciones para la prevención de los accidentes de tráfico laborales. La implementación de unas u otras acciones dependerá de los objetivos que se pretendan conseguir, recursos disponibles o grado de implicación.

Hay unas medidas básicas que suponen un primer paso, una aproximación a la seguridad vial como riesgo laboral. A partir

de estas acciones en más factible ir desarrollando otras que permitan ir avanzando en la implantación de una cultura preventiva de seguridad vial en la empresa.

- Cursos de formación para trabajadores: cursos presenciales, cursos on-line, charlas informativas.*
- Entrega de dossiers de seguridad o manuales.*
- Información básica sobre desplazamientos en periodos vacacionales, o aspectos de mantenimiento del vehículo.*

Acciones más específicas y de mayor duración:

- Formación teórico-práctica.
- Plataformas e-learning.
- Cursos conducción segura y eficiente.
- Simuladores de conducción.

Generar nuevas actitudes y hábitos de comportamiento

A través de la concienciación y sensibilización, tratando la seguridad vial como una cuestión transversal, que no sólo afecta al trabajo, sino a otras facetas de nuestra vida, como la familia, ocio, etc. En este tipo de acciones también se involucra al entorno más cercano del empleado.

- Campañas de concienciación para empleados en general y específicas para conductores profesionales.

- Campañas informativas y de sensibilización para hijos de empleados y familiares (Ej. Día de la Seguridad Vial en la empresa).

Tratamiento de problemas específicos

Que suponen un paso más en el fomento de la cultura de la seguridad vial en la empresa, proponiendo soluciones prácticas para atajar problemas específicos que presentan su realidad empresarial:

- Desarrollo de planes de movilidad que permitan facilitar el acceso de los empleados a sus centros de trabajo (rutas de autobuses, mantenimiento vías de acceso, desarrollo de acciones para promover el uso compartido de vehículo, etc.)
- Señalar los puntos de alta accidentalidad y de mayor riesgo en las rutas de distribución.

El objetivo a través de estas acciones, es generar una cultura de seguridad vial en la empresa integrada.

Otras posibles acciones a desarrollar

Las opciones son múltiples, dependiendo del tiempo y recursos que se dediquen. Algunas de ellas son:

- Elaborar planes de movilidad que permitan otras alternativas de transporte al vehículo privado.

- ☑ Implementar o mejorar los sistemas de gestión de desplazamientos dentro de la empresa, que permitan diseñar rutas de viaje de empresa más seguras y que eviten en la medida de lo posible tramos donde se hayan producido una alta concentración de accidentes.
- ☑ Renovar y mantener en óptimas condiciones la flota de vehículos propios, realizando las revisiones oportunas que garanticen el correcto funcionamiento de los vehículos.
- ☑ Incluir criterios de seguridad al comprar vehículos, dando preferencia a aquellos que presenten más medidas.

Como hemos visto a lo largo de los temas tratados, el tráfico se rige por unas normas contenidas en la Ley de Seguridad Vial y el Reglamento General del Circulación. Es muy difícil entresacar cuáles de estas normas tienen un carácter fundamental y sirven como elementos definidores de la circulación, y que, en definitiva, sean los que den seguridad en la conducción.

En dicha Ley y Reglamento no está recogido ningún precepto general relativo a los principios fundamentales del tráfico, por lo que vemos que es necesario establecer unas bases que sirvan como elemento orientador de la circulación.

En la Ley y el Reglamento los principios generales aparecen diversificados, no existiendo norma alguna general comprensiva de todos y cada uno de los elementos intervinientes en el complejo de la circulación. Hay normas para los conductores, para los ciclistas, para los

peatones, etc. Todas estas normas dispersas solamente intuyen el problema pero, en realidad, no definen cuales sean los principios que deban regular el tráfico.

Principios fundamentales en la circulación

- ☑ El principio de la responsabilidad.
- ☑ El principio de confianza en la normalidad del tráfico.
- ☑ El principio de la seguridad o de la defensa.
- ☑ El principio de seguridad en la conducción.
- ☑ El principio de señalización o de la conducción dirigida.
- ☑ El principio de la integridad personal o aceptación de la fuerza mayor.

El tráfico no sería posible si no se cumplieran los principios que antes han sido enumerados y de los que hacemos referencia a continuación.

Principio de Responsabilidad

Este principio se basa en el cumplimiento por parte del conductor de la normativa existente, evitando ser un peligro u obstáculo a los demás usuarios de la vía, con un comportamiento adecuado en cada momento, asumiendo las consecuencias de sus propios actos. Este principio está recogido en los artículos 2 y 3 del Reglamento General de Conductores.

Principio de confianza en la normalidad del tráfico

De acuerdo con este principio, también denominado de expectativa adecuada, todo partícipe en la circulación rodada que se comporte reglamentariamente tiene derecho a esperar, en expectativa legítima, que los demás usuarios de la vía, sean conductores de vehículos o peatones, harán uso adecuado de la misma y cumplirán las normas que regulan la circulación por ella.

En un sentido amplio, se puede decir que este principio se deduce de lo dispuesto en los artículos 2 y 3 del Reglamento General de Circulación. Según el primero de ellos, "los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan indebidamente la circulación"; según el segundo, "se deberá conducir con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía".

Todo conductor necesita circular con la relativa certeza de saber que los demás usuarios van a respetar las normas establecidas para la circulación. El saber qué van a hacer los demás y cómo lo van a realizar, le darán la tranquilidad suficiente, para anticiparse y prevenir situaciones más o menos peligrosas y actuar adecuadamente en cada caso para evitarlas.

El principio de confianza en la normalidad del tráfico está basado, por consiguiente, en el cumplimiento estricto, por parte de todos los usuarios, de las normas que regulan la

circulación.

No obstante, esta presunción en ningún caso debe suponer una disminución de la vigilancia, y la confianza cederá ante cualquier indicio de comportamiento inadecuado por parte de los demás usuarios de la vía.

El principio de confianza o expectativa de que los demás cumplan aquello a que vienen obligados, en observancia de lo preceptuado en la normativa reguladora de la circulación, se halla subordinado, por consiguiente, al de la seguridad o de la defensa, según el cual todo conductor debe prever los posibles comportamientos defectuosos de los demás.

Principio de la seguridad o de la defensa

Aunque el derecho de la circulación descansa, por regla general, en el principio de confianza ajustado a la normalidad del tráfico, este principio puede ceder, en casos determinados y excepcionales (niños, ancianos, minusválidos), al llamado principio de la seguridad o de la defensa, que hace que tales supuestos de excepción se admitan por ser previsible la reacción anormal de determinados sujetos y su repentino e impensado cambio de actitud, por lo que ha de contarse con su muy probable proceder contrario a las normas que regulan la circulación.

Al principio de confianza debe anteponerse, por consiguiente, el principio de la seguridad o de la defensa, según el cual no se debe confiar ilimitadamente en que los demás usuarios de la vía observarán las

normas y precauciones reglamentarias. Este principio es especialmente aplicable en casos determinados, como por ejemplo cuando se trata de niños, ancianos o minusválidos, cuya presencia obliga a extremar las precauciones.

El principio de la seguridad o de la defensa obliga al conductor a prever y evitar, en cuanto sea posible, los comportamientos defectuosos de los demás usuarios para evitar daños. Obliga a conducir, (cuando las circunstancias concretas así lo requieren), no sólo dirigidamente, sino también defensivamente, es decir, contando con la eventual imprudencia de los demás copartícipes en el tráfico, especialmente de aquellos que por su edad (niños o ancianos) o por sus discapacidades físicas o psíquicas (discapacitados) producen situaciones de riesgo que deben ser previstas y, en todo caso, que, al producirse, imponen la realización de unas maniobras ordinariamente no exigibles.

Ésta es la norma de prudencia esencial de la circulación. Es la base de la conducción defensiva. Es el complemento del principio de confianza. Si, por una parte, el conductor queda amparado por el principio de confianza en la normalidad del tráfico, éste ha de conjugarse con el de defensa que, inspirado en sanos criterios de conducción defensiva, obliga, siempre que no sean imprevisibles, a prever los anómalos comportamientos ajenos mediante una cautela propia, si con ella se pueden neutralizar.

Es prevenir los posibles fallos humanos de los usuarios que comparten con nosotros la vía pública con una actuación adecuada cuando las circunstancias del tráfico nos hagan pensar en la posibilidad de un

peligro. Es poner de nuestra parte la cautela, previsión, diligencia y cuidado requeridos por las circunstancias o condiciones de cada momento concreto, actuando consecuentemente ante ellas.

Por consiguiente, como antes se ha indicado, el principio de seguridad o de la defensa es el complemento del principio de confianza, es decir, este principio de confianza no es aplicable cuando las circunstancias del tráfico hagan pensar, racionalmente, que no puede existir confianza en la forma normal de desenvolverse el tráfico. El principio de confianza y el de la defensa son, como si dijéramos, dos caras de la misma moneda: por una parte, hay que esperar que los demás acaten y cumplan las normas; por otra hay que prever los posibles fallos y comportamientos incorrectos de los demás.

Estas excepciones al principio de confianza, o lo que es lo mismo, la aplicación del principio de seguridad debe darse en los siguientes casos:

- Cuando otro usuario actúa de manera contraria a las normas de circulación. El conductor ha de darse cuenta, percibir, apreciar, que la infracción reglamentaria por parte del otro usuario se está cometiendo y este apercebimiento propio obliga a ceder de lo que pudiera ser el propio derecho reglamentario precisamente para evitar el daño. Así, por ejemplo, el conductor que circula por su derecha y se apercibe de que otro usuario viene hacia él invadiendo la parte izquierda de la calzada, no puede continuar a la misma velocidad

arrollando cuanto encuentre a su paso, sino que debe reducir su velocidad, llegando incluso a la detención, o hacer una maniobra evasiva para evitar la colisión o disminuir sus efectos.

- ☑ Cuando el conductor puede prever una conducta antirreglamentaria, dadas las condiciones exteriores patentes de las personas o las cosas. Tal es el caso, como antes se ha indicado, de niños, ancianos y personas discapacitadas en que su irreflexión o falta de condiciones físicas o psíquicas, pueden suponer un peligro para ellos mismos y para el tráfico, teniendo los conductores que suplir, con su mayor prudencia, aquellos defectos.

Principio de seguridad en la conducción

En la circulación concurre un principio fundamental y prevalente, cual es el de la seguridad en la conducción. Este principio exige del conductor la concentración de sus facultades físicas y psíquicas para percibir los objetos y ser dueño en todo momento de sus actividades, del movimiento del vehículo, para poder dar adecuada respuesta a las distintas y cambiantes incidencias que el tráfico presenta.

Este principio tiene como fundamento subjetivo ese mecanismo que implica concentrar la atención en la tarea de conducir con el fin de mantener siempre el dominio del vehículo para evitar consecuencias dañosas para terceros.

Todo conductor debe, por consiguiente, adoptar las precauciones necesarias según las circunstancias concretas del tráfico para

controlar los movimientos del vehículo que conduce y así poder evitar posibles y previsibles riesgos.

Este principio está recogido en los artículos 17 y 45 del Reglamento General de Circulación.

Principio de señalización o de la conducción dirigida

Este principio se basa en que todo obstáculo o cambio de la normal circulación debe ser señalizado. Este principio está íntimamente ligado con el de confianza:

Mientras no exista señalización que indique una alteración de la normalidad en el tráfico, el conductor puede circular en la confianza de que puede hacerlo con la seguridad de que no va a encontrar ningún obstáculo. Afecta, como norma general, a los conductores que realicen movimientos que supongan una alteración de su progresión o situación en la calzada, a los demás usuarios y en la propia Administración.

En un sentido amplio, se puede decir que este principio se encuentra recogido en los artículos 5, 108 y 131 del Reglamento General de Circulación.

De acuerdo con este principio, el conductor es dirigido en todo momento por la señalización existente en la vía que actúa como si de un "copiloto" se tratara indicando las dificultades que se va a encontrar y advirtiéndole de los posibles peligros para que adopte la estrategia más

adecuada para superarlos sin dificultad. La norma general del tráfico es que la circulación se efectúa por la derecha, en la que no existe obstáculo de ninguna clase. Por consiguiente, en aras de la seguridad de la circulación, todo lo que suponga una anomalía de esta regla debe ser y estar convenientemente señalado.

Por otra parte, si el conductor va a realizar alguna maniobra que implique una variación de su posición en la calzada, ha de advertirlo con la correspondiente señal a los demás conductores y usuarios.

Son incontables las ocasiones en las que un conductor ha puesto en peligro a otros usuarios, por no haber señalado convenientemente una maniobra, o un peligro. De manera indudable, esta obligación atañe también a la Administración titular de las vías, encargada del mantenimiento, conservación y señalización de las mismas, que está obligada a señalar los obstáculos o peligros de cualquier clase que afectan a la vía y su trazado, para que el ejercicio del derecho a la libertad de circulación por las vías que el Estado pone a disposición de los usuarios pueda hacerse con las debidas garantías de seguridad. Igualmente esta obligación atañe también a las empresas que realizan obras en las vías, que deben señalarlas adecuadamente.

Principio de aceptación de la fuerza mayor

De acuerdo con este principio, también denominado de seguridad personal, nadie está obligado a sacrificar su vida o

comprometer su integridad corporal cuando realiza un acto lícito, en el que emplea la normal diligencia que su actividad exige.

Este principio debe tenerse en cuenta en aquellos casos en que el conductor no haya tenido más opción que actuar de una manera determinada o, en evitación de un mal mayor, haya causado otro daño como consecuencia de una maniobra evasiva, siempre que, como es lógico, la situación de peligro inicial sea de tal naturaleza que, efectivamente, exija la actuación realizada y no haya sido provocada por el propio conductor.

Así, por ejemplo, no puede exigirse al conductor un frenazo brusco y violento si las condiciones de la vía no lo permiten o si con ello puede ocasionar daños a sus ocupantes; tampoco puede obligarse a realizar un giro brusco si de él puede sobrevenir un vuelco o una colisión con otro vehículo.

También puede aceptarse como fuerza mayor, aquellas circunstancias del tráfico o cualquier otra, que impida un normal desarrollo del mismo, siempre que prevalezca la seguridad sobre la fluidez.

Los principios antes examinados han de ser sopesados exquisitamente para poder enjuiciar la actividad de los copartícipes en la circulación, teniendo en cuenta, de manera especial, los fines que se pretenden conseguir de una circulación ordenada, entre los que se podían citar:

- La seguridad.
- La fluidez.
- La comodidad.
- La economía.

La no contaminación.

Todos estos principios informadores son indispensables para que pueda darse una circulación segura.

BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA

1. Trabajo de Campo, ejecución proyecto ES2017_0063 Seguridad vial como riesgo laboral en el sector de naturopatía.
2. Instituto Nacional de Estadística. Proyección de población a corto plazo (citado el 10 de dic. 2015). <http://www.ine.es>.
3. VII Encuesta Nacional de Condiciones de Trabajo 2011. Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.
4. Informe anual de accidentes de trabajo en España. Departamento de Investigación e Información. Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.
5. Actividades prioritarias en función de la siniestralidad 2011. Departamento de Investigación e Información. Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. (citado el 10 de dic. 2015). <http://www.oect.es>
6. Estudio descriptivo de enfermedades profesionales. Departamento de Investigación e Información. Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. (citado el 10 de dic. 2015). <http://www.oect.es>.
7. Estrategia Seguridad y Salud en el Trabajo 2015_2020. Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. <http://www.insht.es>
8. ABC para una conducción segura. Manual de Seguridad Vial. Editorial Tráfico Vial (Etrasa). Diciembre 2016.
9. Anuario estadístico general de la DGT 2015. Ministerio del Interior. Dirección General de Tráfico.
10. Boletín Oficial del Estado. Constitución Española, 31 de octubre de 1978.
11. Código de Tráfico y Seguridad Vial. Edición actualizada a 7 de abril de 2017. Ministerio del Interior. Dirección General de Tráfico. Boletín Oficial del Estado.
12. Directiva del Consejo de 12 de junio de 1989 relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud de los trabajadores en el trabajo, (89/391/CEE), (DO L 183 de 29.6.1989, p.1). (8)
13. Encuesta de movilidad de las personas residentes en España. Información estadística.
14. Estrategia de seguridad vial 2011-2020. Resumen ejecutivo. Dirección General de Tráfico.
15. Guía de consejo sanitario en Seguridad Vial Laboral. Dirección General de Tráfico.

16. Guía para la prevención de los accidentes de tráfico con relación laboral. Consejería de Empleo, Mujer e Inmigración. Comunidad de Madrid.

Sitios Web

<http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/normativa-y-legislacion/>

<https://www.seguridad-vial.net>

<https://www.iso-39001.es>

<https://www.race.es>

<https://motor.elpais.com/conducir/alcohol-distracciones-al-volante/>

ANEXOS

NORMATIVA GENERAL EN SEGURIDAD VIAL

NORMATIVA GENERAL EN SEGURIDAD VIAL

1. Normativa General sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial

- RD 6/2015 (Texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial)
- LO 10/1995 (Código Penal)
- LO 2/2019, de 1 de marzo, de modificación de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor y sanción del abandono del lugar del accidente
- RD 320/1994 (Reglamento sancionador en materia de Seguridad Vial)
- Ley 7/1985 (Reguladora de las Bases de Régimen Local)

2. Normativa sobre Circulación de Vehículos

- RD 1428/2003 (Reglamento General de Circulación)
- Real Decreto 1514/2018, de 28 de diciembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre

3. Normativa sobre Conductores

- RD 818/2009 (Reglamento General de Conductores)
- Orden PRA/375/2018, de 11 de abril, por la que se modifica el anexo IV del Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo

4. Normativa sobre Vehículos

- Orden PCI/824/2018, de 31 de julio, por la que se modifica el anexo I del Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, sobre los vehículos al final de su vida útil
- Orden PCI/810/2018, de 27 de julio, por la que se modifican los anexos II, XI y XVIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre
- RD 20/2017 (Gestión de vehículos al final de su vida útil)
- RD 866/2010 (Tramitación de las reformas de vehículos)
- RD 957/2002 (Inspecciones técnicas en carretera de vehículos industriales) Norma derogada, con efectos de 20 de mayo de 2018, por la disposición derogatoria única del Real Decreto 563/2017, de 2 de junio

- RD 563/2017 (Inspecciones técnicas en carretera de vehículos industriales) En vigor el 20 de mayo de 2018.
- RD 2822/1998 (Reglamento General de Vehículos)
- RD 1247/1995 (Reglamento de Vehículos Históricos)
- RD 2042/1994 (Inspección técnica de vehículos). En vigor hasta el 20 de mayo de 2018
- RD 920/2017 (Inspección técnica de vehículos). En vigor a partir del 20 de mayo de 2018.

5. Normativa sobre Responsabilidad Civil y Seguro

- RD 1507/2008 (Reglamento Responsabilidad civil y seguro circulación vehículos a motor)
- RDL 8/2004 (TR Ley responsabilidad civil y seguro circulación vehículos a motor)

6. Normativa sobre Otros aspectos de Seguridad Vial

- Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, por el que se modifican el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y otras normas reglamentarias en materia de formación de los conductores de los vehículos de transporte por carretera, de documentos de control en relación con los transportes por carretera, de transporte sanitario por carretera, de transporte de mercancías peligrosas y del Comité Nacional del Transporte por Carretera.
- Real Decreto-ley 18/2018, de 8 de noviembre, sobre medidas urgentes en materia de carreteras.
- Resolución de 25 de octubre de 2018, del Congreso de los Diputados, por la que se ordena la publicación del Acuerdo de Convalidación del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.
- Real Decreto-ley 3/2018, de 20 de abril, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor
- RD 339/2014 (Requisitos comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas)
- RD 662/2012 (Marco para la implantación de los sistemas inteligentes de transporte en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte)
- RD 170/2010 (Centros de Reconocimiento)
- RD 170/2010 (Reglamento de centros de reconocimiento de conductores)
- RS 01/06/2009 (Manual de Señalización Variable)
- RS 12/05/2006 (Restricción circulación de vehículos con masa superior a 3500 kg.)
- RD 1295/2003 (Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores)
- RD 443/2001 (Condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores)
- O 18/06/1998 (Cursos y Centros formación en ADR)
- RD 2115/1998 (Transporte de mercancías peligrosas por carretera-ADR)

- RD 1211/1990 (Reglamento de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres)
- L 25/1988 (Ley de Carreteras)
- Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres
- O 29/07/1981 (Licencia de aprendizaje de la conducción)

7. Directivas Europeas

- Reglamento (UE) 2019/519 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2019, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 167/2013, relativo a la homologación de los vehículos agrícolas o forestales, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos
- Corrección de errores del Reglamento (UE) 2018/1832 de la Comisión, de 5 de noviembre de 2018, por el que se modifican la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión y el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión a fin de mejorar los ensayos y los procedimientos de homologación de tipo en lo concerniente a las emisiones aplicables a turismos y vehículos comerciales ligeros, en particular los que se refieren a la conformidad en circulación y a las emisiones en condiciones reales de conducción, y por el que se introducen dispositivos para la monitorización del consumo de combustible y energía eléctrica (DO L 301 de 27.11.2018)
- Reglamento (UE) 2019/543 de la Comisión, de 3 de abril de 2019, por el que se modifican el anexo IV del Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo y los anexos I, III y IV de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento y del Consejo en lo que respecta a la actualización de las referencias a determinados reglamentos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor y a la inclusión de algunos de estos reglamentos.
- Corrección de errores del Reglamento Delegado (UE) n.º 3/2014 de la Comisión, de 24 de octubre de 2013, que complementa el Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los requisitos de seguridad funcional para la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos
- Reglamento (UE) 2019-318 de la Comisión de 19 de febrero de 2019 por el que se modifican el Reglamento (UE) 2017-2400 y la Directiva 2007-46-CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a la determinación de las emisiones de CO2 y el consumo de combustible de los vehículos pesados
- Reglamento Delegado (UE) 2019-320 de la comisión, de 12 de diciembre de 2018, que complementa la Directiva 2014-53-UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la aplicación de los requisitos esenciales contemplados en el artículo 3, apartado 3, letra g), de dicha Directiva a fin de garantizar la localización del llamante en las comunicaciones de emergencia a partir de dispositivos móviles
- Corrección de errores del Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la

seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados (DO L 200 de 31.7.2009)

- Reglamento (UE) 2018/1832 de la Comisión, de 5 de noviembre de 2018, por el que se modifican la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Congreso, el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión y el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión a fin de mejorar los ensayos y los procedimientos de homologación de tipo en lo concerniente a las emisiones aplicables a turismos y vehículos comerciales ligeros, en particular los que se refieren a la conformidad en circulación y a las emisiones en condiciones reales de conducción, y por el que se introducen dispositivos para la monitorización del consumo de combustible y energía eléctrica (Texto pertinente a efectos del EEE.) : C/2018/6984
- Directiva (UE) 2018/1846 de la Comisión, de 23 de noviembre de 2018, por la que se modifican los anexos de la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas, para adaptarlos al progreso científico y técnico (Texto pertinente a efectos del EEE.)
- Reglamento (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de junio de 2018, sobre el seguimiento y la comunicación de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos
- Corrección de errores del Reglamento (UE) n.º 1305/2014 de la Comisión, de 11 de diciembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema de aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías en la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 62/2006.
- Decisión de Ejecución (UE) 2018/936 de la Comisión, de 29 de junio de 2018, por la que se autoriza a los Estados miembros a aprobar determinadas excepciones conforme a lo dispuesto en la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas [notificada con el número C(2018) 4003]
- Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de mayo de 2018 sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE
- Directiva (UE) 2018/849 del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de mayo de 2018 por la que se modifican la Directiva 2000/53/CE relativa a los vehículos al final de su vida útil, la Directiva 2006/66/CE relativa a las pilas y acumuladores y a los residuos de pilas y acumuladores y la Directiva 2012/19/UE sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos
- Reglamento Delegado (UE) 2018/830 de la Comisión de 9 de marzo de 2018 que modifica el anexo I del Reglamento (UE) n.º 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento Delegado (UE) n.º 1322/2014 de la Comisión por lo que respecta a la adaptación de la fabricación y los requisitos generales de homologación de los vehículos agrícolas y forestales
- Reglamento Delegado (UE) 2018/828 de la Comisión de 15 de febrero de 2018 por el que se modifica el Reglamento Delegado (UE) 2015/68 en lo que se refiere a los requisitos relativos a los sistemas de frenado antibloqueo, los dispositivos de almacenamiento de energía de alta presión y las conexiones hidráulicas del tipo de conducto único

- Reglamento Delegado (UE) 2018/829 de la Comisión, de 15 de febrero de 2018, por el que se modifica y corrige el Reglamento Delegado (UE) 2015/208, que complementa el Reglamento (UE) 167/2013 por lo que respecta a los requisitos de seguridad funcional de los vehículos para la homologación de vehículos agrícolas y forestales
- Directiva (UE) 2018/645 del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de abril de 2018 por la que se modifica la Directiva 2003/59/CE, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera y la Directiva 2006/126/CE sobre el permiso de conducción
- Reglamento de Ejecución (UE) 2018/502 de la Comisión de 28 de febrero de 2018 por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 que establece los requisitos para la construcción, ensayo, instalación, funcionamiento y reparación de los tacógrafos y de sus componentes
- Reglamento Delegado (UE) 2018/295 de la Comisión, de 15 de diciembre de 2017, por el que se modifica el Reglamento Delegado (UE) n.º 44/2014 en lo que respecta a los requisitos de fabricación de los vehículos y los requisitos generales y el Reglamento Delegado (UE) n.º 134/2014 en lo relativo a los requisitos de eficacia medioambiental y rendimiento de la unidad de propulsión para la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos : C/2017/8469
- Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, de 1 de junio de 2017, que complementa el Reglamento (CE) n.o 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.o 692/2008 y (UE) n.o 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento (CE) n.o 692/2008 de la Comisión
- Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2205 de la Comisión de 29 de noviembre de 2017 relativo a las normas detalladas sobre los procedimientos de notificación de vehículos comerciales con deficiencias graves o peligrosas identificadas en inspecciones técnicas en carretera
- Directiva (UE) 2016/1106 de la Comisión, de 7 de julio de 2016, por la que se modifica la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el permiso de conducción (Texto pertinente a efectos del EEE)
- Reglamento (UE) 2016/130 de la Comisión, de 1 de febrero de 2016, por el que se adapta al progreso técnico el Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera
- Reglamento n° 13 de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas — Disposiciones uniformes sobre la homologación de vehículos de las categorías M, N y O con relación al frenado [2016/194]
- Reglamento (UE) 2015/758 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo a los requisitos de homologación de tipo para el despliegue del sistema eCall basado en el número 112 integrado en los vehículos y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE

- Directiva (UE) 2015/413 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de marzo de 2015 por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial (Texto pertinente a efectos del EEE)
- Reglamento (UE) n ° 214/2014 de la Comisión, de 25 de febrero de 2014 , que modifica los anexos II, IV, XI, XII y XVIII de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos
- Directiva 20014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 3 de abril de 2014 relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE (Texto pertinente a efectos del EEE)
- Directiva 2014/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 3 de abril de 2014 relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión y por la que se deroga la Directiva 2000/30/CE (Texto pertinente a efectos del EEE)
- Reglamento (UE) n ° 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014 , relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n ° 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n ° 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera
- Reglamento (UE) n °1161/2014 de la Comisión, de 30 de octubre de 2014 , por el que se adapta al progreso técnico el Reglamento (CEE) n ° 3821/85 del Consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera
- Reglamento (UE) n ° 214/2014 de la Comisión, de 25 de febrero de 2014 , que modifica los anexos II, IV, XI, XII y XVIII de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos
- Directiva 2014/85/UE de la Comisión (Se modifica la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre el permiso de conducción Texto pertinente a efectos del EEE)
- Reglamento (UE) n °1305/2014 de la Comisión, de 11 de diciembre de 2014 , sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema de aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías en la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (CE) n ° 62/2006
- Reglamento (UE) n ° 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013 , sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n ° 661/2010/UE
- Reglamento (UE) No 517/2013 del Consejo de 13 de mayo de 2013 por el que se adaptan determinados Reglamentos y Decisiones en los ámbitos de la libre circulación de mercancías, la libre circulación de personas, el derecho de sociedades...
- Reglamento (UE) n ° 612/2012 de la Comisión, de 9 de julio de 2012 , que modifica los anexos II y III del Reglamento (CE) n ° 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera

- Reglamento (UE) n ° 613/2012 de la Comisión, de 9 de julio de 2012 , que modifica el anexo III del Reglamento (CE) n ° 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera
- Reglamento (UE) n ° 1230/2012 de la Comisión, de 12 de diciembre de 2012 , por el que se desarrolla el Reglamento (CE) n ° 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los requisitos de homologación de tipo relativos a las masas y dimensiones de los vehículos de motor y de sus remolques y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo
- Reglamento (UE) n ° 1229/2012 de la Comisión, de 10 de diciembre de 2012 , que modifica los anexos IV y XII de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco)
- Reglamento (UE) no 458/2011 de la Comisión, de 12 de mayo de 2011, relativo a los requisitos de homologación de tipo para los vehículos de motor y sus remolques en relación con la instalación de los neumáticos y por el que se aplica el Reglamento (CE) no 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados. DOUE L 124, de 13.05.2011, p. 11-20.
- REGLAMENTO (UE) No 510/2011 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, de 11 de mayo de 2011 por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los vehículos comerciales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO 2 de los vehículos ligeros. DOUE L 145, de 31.05.2011, p. 01-18
- 2011/26/UE. Decisión de la Comisión, de 14 de enero de 2011, por la que se autoriza a los Estados miembros a aprobar determinadas excepciones conforme a lo dispuesto en la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas [notificada con el número C (2010) 9724]. DOUE L 13, de 18.1.2011, p. 64-93.
- Reglamento (UE) nº 19/2011 de la Comisión, de 11 de enero de 2011, sobre los requisitos de homologación de tipo en lo referente a la placa reglamentaria del fabricante y al número de bastidor de los vehículos de motor y sus remolques, y por el que se aplica el Reglamento (CE) nº 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, Componentes
- 2011/C 88/02. Propuestas legislativas adoptadas por la Comisión. DOUE C 88, de 19.3.2011, p. 2-4.
- Reglamento (UE) no 183/2011 de la Comisión, de 22 de febrero de 2011, que modifica los anexos IV y VI de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco).DOUE L 53, de 26.2.2011, p. 4-32.

- Reglamento (UE) no 109/2011 de la Comisión, de 27 de enero de 2011, que aplica el Reglamento (CE) no 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo con respecto a los requisitos de homologación de tipo para determinadas categorías de vehículos de motor y sus remolques en relación con los sistemas antiproyección. DOUE L 34, de 9.2.2011, p. 2-28.
- Directiva 2010/35/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de junio de 2010, sobre equipos a presión transportables y por la que se derogan las Directivas 76/767/CEE, 84/525/CEE, 84/526/CEE, 84/527/CEE y 1999/36/CE.
- Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 7/julio/2010 por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte
- Reglamento (CE) nº 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo (Texto pertinente a efectos del EEE).
- Reglamento (CE) nº 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (versión refundida)
- Reglamento (CE) Nº 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009 por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 561/2006 (versión refundida)
- Directiva 2009/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, relativa a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques (versión refundida).
- COM (2009) 546, de 19.10.2009. Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a las interferencias de radio (compatibilidad electromagnética) de los vehículos.
- Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de septiembre de 2008 sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas (Texto pertinente a efectos del EEE)
- Directiva 2006/1/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de enero de 2006 relativa a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera (versión codificada).
- Directiva 2006/94/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de diciembre de 2006 relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes de mercancías por carretera (versión modificada)
- Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de diciembre de 2006 sobre el permiso de conducción (Refundición) (Texto pertinente a efectos del EEE)
- Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de marzo de 2002 relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera.
- Directiva 2000/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 6 de junio de 2000 relativa a las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en la Comunidad
- Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas

autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (versión consolidada)

- Directiva 95/50/CE del Consejo de 6 de octubre de 1995 relativa a procedimientos uniformes de control del transporte de mercancías peligrosas por carretera

8. Legislación Ministerio de la Presidencia

- Orden PRE/2788/2015, de 18 de diciembre, por la que se modifica el anexo IX del Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre
- Orden PRE/629/2011, de 22.3.2011. Por la que se modifican los Anexos XI y XII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre. BOE nº 72, de 25.3.2011, p. 31868-31870 (5400). A destacar: la modificación del párrafo b) del apartado primero del Anexo XII del R.D. 2822/1998.
- Real Decreto 303/2011, de 4 de marzo, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, y el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, y se reduce el límite genérico de velocidad para turismos y motocicletas en autopistas y autovías. BOE número 55 de 5/3/2011, páginas 25249 a 25250 (2 págs.)
- Real Decreto 562/2011, de 20 de abril, por el que se complementa el Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales, mediante el establecimiento de cinco cualificaciones profesionales de la familia profesional transporte y mantenimiento de vehículos. BOE número 109 de 07/5/2011, páginas 45746 a 45936 (191 págs.)
- Real Decreto 1225/2010, de 1 de octubre, por el que se complementa el Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales, mediante el establecimiento de cinco cualificaciones profesionales correspondientes a la Familia Profesional Transporte y Mantenimiento de Vehículos. (BOE de 22/10/2010 - Sección I)
- Orden PRE 2356/2010, de 3 de septiembre, por la que se modifica el anexo IV del Reglamento General de Conductores, aprobado por el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo (BOE núm. 220, de 10 de septiembre de 2010)
- Real Decreto 369/2010, de 26 de marzo, por el que se modifica el Reglamento de las Escuelas Particulares de Conductores, aprobado por el Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre; el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre; y el Real Decreto 2100/1976, de 10 de agosto, sobre fabricación, importación, venta y utilización de piezas, elementos o conjuntos para reparación de automóviles, para adaptar su contenido a la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio y a la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. (BOE núm. 75, de 27 de marzo)
- Orden INT/3215/2010 (Comunicación del conductor habitual y del arrendatario a largo plazo al Registro de Vehículos)

- RD 1032/2007 (Cualificación inicial y formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera)
- RD 640/2007 (Tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera)
- Orden de 9 de diciembre de 1999 sobre cambio de cambio matrícula por motivos de seguridad y sobre autorizaciones de circulación para vehículos con dispositivos retrorreflectantes.

9. Legislación Ministerio del Interior

- Resolución de 25 de marzo de 2019, de la Dirección General de Tráfico, por la que se amplía el Anexo VII de la de 14 de enero de 2019, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2019
- Resolución de 14 de enero de 2019, de la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2019.
- Instrucción 16/V-117: Expedición de las Autorizaciones Especiales de Circulación para conjuntos en configuración euro-modula
- Real Decreto 1055/2015, de 20 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo.
- Orden INT/161/2011, de 21 de enero, por la que se determinan las Escuelas facultadas para impartir la formación y el órgano competente para expedir los permisos de conducción de vehículos policiales y la autorización especial para conducir esos vehículos cuando transporten mercancías peligrosas, al personal del Cuerpo Nacional de Policía. BOE nº 30, de 4.2.2011, p. 12137-12143 (2101).
- Orden INT/314/2011, de 1 de febrero, sobre empresas de seguridad privada. BOE número 42 de 18/2/2011, páginas 18287 a 18308 (22 Págs.)
- Orden INT/316/2011, de 1 de febrero, sobre funcionamiento de los sistemas de alarma en el ámbito de la seguridad privada. BOE número 42 de 18/2/2011, páginas 18315 a 18332 (18 Págs.)
- Resolución de 2 de marzo de 2011, de la Dirección General de Tráfico, por la que se anuncia la puesta en servicio del número 011 sobre "Información del tráfico y auxilio en carretera". BOE número 58 de 9/3/2011, páginas 26672 a 26672 (1 pág.)
- Orden INT/3215/2010, de 3 de diciembre, por la que se regula la comunicación del conductor habitual y del arrendatario a largo plazo al Registro de Vehículos.
- Orden INT/3022/2010, de 23 de noviembre, por la que se regula el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico. [Ministerio del Interior (BOE de 25/11/2010 - Sección I)]
- Orden INT/2379/2010, de 7 de septiembre, por la que se modifica la Orden INT/574/2003, de 13 de marzo, por la que se regula la especialidad de tráfico de la Guardia Civil
- Orden INT/3022/2010 (Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico).
- Orden INT/624/2008 (Baja electrónica de los vehículos descontaminados al final de su vida útil)
- Orden INT/2596/2005 (Cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción)
- Orden INT/316/2003 (Inspecciones técnicas en carretera de vehículos industriales)

10. Legislación del Ministerio de Fomento

- RD 1057/2015 (Se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, para adaptarlo a la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea) RD 1082/2014 (Especialidades para la aplicación de las normas sobre tiempos de conducción y descanso en el transporte por carretera desarrollado en islas cuya superficie no supere los 2.300 kilómetros cuadrados)
- Orden FOM/1996/2014, de 24 de octubre, por la que se modifica la Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera.
- Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.
- Ley Orgánica 5/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.
- Real Decreto 128/2013, de 22 de febrero, sobre ordenación del tiempo de trabajo para los trabajadores autónomos que realizan actividades móviles de transporte por carretera.
- Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, por la que se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera.
- Real Decreto 662/2012, de 13 de abril, por el que se establece el marco para la implantación de los sistemas inteligentes de transporte (SIT) en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte.
- Decreto 1387/2011 de 14 de octubre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.
- Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado. BOE número 61 de 12/3/2011, páginas 27756 a 27767 (12 págs.)
- Resolución de 15 de abril de 2011, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se convocan exámenes para la obtención y renovación de los certificados de consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril. BOE número 109 de 07/5/2011, páginas 46265 a 46267 (3 págs.)
- Resolución de 11 de abril de 2011, de Puertos del Estado, por la que se publica el Acuerdo del Consejo Rector por el que se aprueba el contenido mínimo de las pruebas de aptitud psicofísica para acreditar la idoneidad de los trabajadores que deseen desarrollar actividades que integren el servicio de manipulación de mercancías. BOE número 104 de 02/05/2011, páginas 44590 a 44590 (1 pág.)
- Orden FOM/2607/2010, de 1 de octubre, por la que se establecen los requisitos que deben cumplir los formadores que impartan los cursos de cualificación inicial y formación continua de

los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera. (BOE número 244 de 8/10/2010)

- Corrección de erratas de la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal. BOE número 36 de 11/2/2011, páginas 14559 a 14559 (1 Pág.)
- Orden FOM/1190/2005 (Implantación del tacógrafo digital)
- RD 1211/1990 (Se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres)
- Ley 16/1987 de Ordenación de Transportes Terrestres

11. Legislación del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio

- Resolución de 25 de marzo de 2019, de la Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa, por la que se actualiza el listado de normas de la instrucción técnica complementaria MI-IP 04 «Instalaciones de suministro a vehículos», aprobada por el Real Decreto 706/2017, de 7 de julio
- Orden ICT/1212/2018, de 12 de noviembre, por la que se actualizan los anexos II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI y XII del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas propulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos
- RD 750/2010 (Procedimientos de homologación de vehículos a motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos.
- Corrección de erratas de la Orden ITC/3123/2010, de 26 de noviembre, por la que se regula el control metrológico del Estado de los instrumentos destinados a medir la velocidad de circulación de vehículos a motor. BOE nº 12, de 14.1.2011, p. 4651 (695).
- Orden ITC/3123/2010, de 26 de noviembre, por la que se regula el control metrológico del Estado de los instrumentos destinados a medir la velocidad de circulación de vehículos a motor
- Orden ITC/3123/2010, de 26 de noviembre, por la que se regula el control metrológico del Estado de los instrumentos destinados a medir la velocidad de circulación de vehículos a motor
- Resolución de 30 de agosto de 2010, de la Secretaría de Estado de Telecomunicaciones y para la Sociedad de la Información, por la que se atribuye el número 011 al servicio de información sobre tráfico y auxilio en carretera. (BOE de 18/09/2010 - Sección III)
- Orden ITC/1992/2010, de 14 de julio, por la que se determinan las condiciones técnicas que deben cumplir las láminas de material plástico destinadas a ser adheridas a los vidrios de seguridad y materiales para acristalamiento de los vehículos en servicio. (BOE número 179 de 24/7/2010)
- RD 224/2008 (Normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos)

12. Legislación del Ministerio de Economía y Hacienda

- Ley 35/2015, de 22 de septiembre, de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación.

13. Legislación Jefatura del Estado

- Ley 16/1979 (Tasas de la Jefatura Central de Tráfico)

14. Comité Económico y Social

- Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, referentes a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/... y se derogan los Reglamentos (CE) n.o 78/2009, (CE) n.o 79/2009 (CE) n.o 661/2009
- Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica y se corrige el Reglamento (UE) n.o 167/2013, relativo a la homologación de los vehículos agrícolas o forestales, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos
- Enmiendas del Reglamento n.o 100 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE/ONU) — Disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos en relación con los requisitos específicos del grupo motopropulsor eléctrico [2018/1858]
- Reglamento n.o 39 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE). Prescripciones uniformes sobre la homologación de los vehículos en lo relativo al aparato indicador de velocidad y al cuentakilómetros, incluida su instalación [2018/1857]
- Corrección de erratas de la Orden EIC/1337/2017, de 18 de diciembre, por la que se actualizan los anexos I y II del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, sobre las normas para la aplicación de determinadas directivas de la CEE, relativas a la homologación de tipo de vehículos automóviles, remolques, semirremolques, motocicletas, ciclomotores y vehículos agrícolas, así como de partes y piezas de dichos vehículos
- 2011/C 44/27. Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los vehículos industriales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir las emisiones de CO2 de los vehículos ligeros» COM (2009) 593 final — 2009/0173 (COD). DOUE C 44, de 11.2.2011, p. 157-161.
- 2011/C 54/08. Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los dispositivos de protección, instalados en la parte trasera, en caso de vuelco de los tractores agrícolas y forestales de ruedas, de vía estrecha» COM (2010) 510 final — 2010/0264 (COD). DOUE C 54, de 19.2.2011, p. 33.

- 2011/C 54/07. Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al nivel sonoro admisible y el dispositivo de escape de los vehículos a motor» COM (2010) 508 final — 2010/0261 (COD). DOUE C 54, de 19.2.2011, p. 32.
- 2011/C 54/13. Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la homologación de los vehículos agrícolas y forestales» COM (2010) 395 final — 2010/0212 (COD). DOUE C 54, de 19.2.2011, p. 42-43.
- 2011/C 84/06. Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo — Reglamento (UE) nº .../2010 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la homologación y a la vigilancia del mercado de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos. COM (2010) 542 final — 2010/0271 (COD). DOUE C 84, de 17.3.2011, p. 30-33.
- 2011/C 84/13. Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los dispositivos de protección, instalados en la parte delantera, en caso de vuelco de los tractores agrícolas o forestales de ruedas de vía estrecha» COM (2010) 610 final — 2010/0302 (COD). DOUE C 84, de 17.3.2011, p. 54.
- Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la Comunicación de la Comisión «Construir la Red Principal de Transporte: Corredores de la Red Principal y Mecanismo “Conectar Europa” »
- Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones relativa a un marco estratégico de la UE en materia de salud y seguridad en el trabajo (2014-2020)
- Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico en materia de seguridad vial
- Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la Propuesta de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al despliegue del servicio eCall interoperable en toda la UE

15. Consejo de Ministros

- El Gobierno aprueba un conjunto de medidas para impulsar la política de Seguridad Vial para el período 2011-2020 Estas actuaciones están encaminadas a cumplir la recomendación de la Comisión Europea de reducir a la mitad el número total de víctimas en accidente de tráfico para 2020 MADRID, 25 de febrero de 2011
- El Gobierno aprueba medidas transitorias para reducir el coste de la factura energética de España. Entre las medidas destaca la reducción de la velocidad en autopistas y autovías de 120 Km/h a 110. MADRID, 25 de febrero de 2011

16. Comisión Económica de Naciones Unidas para Europa

- Reglamento n.º 120 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) Disposiciones uniformes relativas a la homologación de motores de combustión interna destinados a los tractores agrícolas o forestales y las máquinas móviles no de carretera con respecto a la medición de la potencia neta, el par neto y el consumo específico de combustible
- Decisión (UE) 2019-399 del Consejo, de 7 de marzo de 2019, relativa a la posición que debe adoptarse, en nombre de la Unión Europea, en los comités correspondientes de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas por lo que respecta a las propuestas de enmiendas de los Reglamentos n.º 0, 3, 4, 6, 7, 9, 10, 19, 23, 27, 38, 41, 48, 50, 51, 53, 55, 58, 62, 67, 69, 70, 73, 74, 77, 86, 87, 91, 92, 98, 104, 106, 107, 110, 112, 113, 116, 119, 122, 123 y 128 de las Naciones Unidas; a la propuesta de enmienda de la Resolución Consolidada R.E.5; a las propuestas de cuatro nuevos reglamentos de las Naciones Unidas y a la propuesta de modificación del anexo 4 del Acuerdo revisado de 1958
- Reglamento nº 123 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) : disposiciones uniformes relativas a la homologación de los sistemas de alumbrado delantero adaptables (AFS) para vehículos de motor [2019-273]
- Reglamento nº 83 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE). Disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos en lo que respecta a la emisión de contaminantes según las necesidades del motor en materia de combustible
- Reglamento nº 58 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) : prescripciones uniformes relativas a la homologación de: I.Dispositivos de protección trasera contra el empotramiento, II.Vehículos en lo que concierne a la instalación de un dispositivo de protección trasera contra el empotramiento de un tipo homologado, III.Vehículos en lo que concierne a su protección trasera contra el empotramiento [2019-272]
- Reglamento nº 48 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU) sobre disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos por lo que se refiere a la instalación de dispositivos de alumbrado y señalización luminosa
- Reglamento nº 128 de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas Disposiciones uniformes sobre la homologación de fuentes luminosas de diodos electroluminiscentes (LED) para su utilización en luces homologadas de vehículos de motor y de sus remolques
- Reglamento nº 79 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE). Prescripciones uniformes relativas a la homologación de vehículos por lo que respecta al mecanismo de dirección [2018/1947]
- Reglamento nº 63 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE), sobre disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos de la categoría L1 por lo que respecta a las emisiones sonoras
- Reglamento nº 9 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE), sobre disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos de las categorías L2, L4 y L5 por lo que respecta a las emisiones sonoras

- Reglamento nº 92 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE), sobre disposiciones uniformes relativas a la homologación de sistemas silenciadores de escape no originales de recambio (NORESS) para vehículos de las categorías L1, L2, L3, L4 y L5 por lo que respecta a las emisiones sonoras
- Reglamento nº 90 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU). Disposiciones uniformes para la homologación de los conjuntos de forro de freno de repuesto y de los forros de frenos de tambor de repuesto para vehículos de motor y sus remolques
- Decisión (UE) 2018/1572 del Consejo, de 15 de octubre de 2018, sobre la aplicación, por parte de la Unión, de los Reglamentos n.os 9, 63 y 92 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, sobre prescripciones uniformes relativas a la homologación de vehículos de tres ruedas, de ciclomotores y de sistemas silenciadores de escape de recambio para vehículos de la categoría L con respecto a las emisiones sonoras
- Reglamento nº 51 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE), sobre disposiciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos de motor que tienen al menos cuatro ruedas por lo que respecta a sus emisiones sonoras
- Reglamento nº 141 de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas. Prescripciones uniformes relativas a la homologación de vehículos en lo que concierne a sus sistemas de control de la presión de los neumáticos (TPMS)
- Reglamento nº 140 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE). Disposiciones uniformes sobre la homologación de los vehículos de turismo en lo relativo a los sistemas de control electrónico de la estabilidad (ESC)
- Reglamento nº 139 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) Disposiciones uniformes sobre la homologación de los vehículos de turismo en lo relativo a los sistemas de asistencia en el frenado (BAS)
- Reglamento nº 16 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE). Disposiciones uniformes relativas a la homologación de: I.Cinturones de seguridad, sistemas de retención, sistemas de retención infantil y sistemas de retención infantil ISOFIX para ocupantes de vehículos de motor II.Vehículos equipados con cinturones de seguridad, sistemas de alerta de olvido del cinturón, sistemas de retención, sistemas de retención infantil, sistemas de retención infantil ISOFIX y sistemas de retención infantil i-Size [2018/629]
- Reglamento nº 132 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE). Disposiciones uniformes relativas a la homologación de dispositivos de control de emisiones de adaptación (REC) para vehículos pesados, tractores agrícolas y forestales y máquinas móviles no de carretera equipados con motores de encendido por compresión [2018/630]
- Reglamento nº 94 de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas Prescripciones uniformes sobre la homologación de los vehículos en lo relativo a la protección de sus ocupantes en caso de colisión frontal [2018/178]
- Reglamento no 100 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE/ONU) — Disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos en relación con los requisitos específicos del grupo motopropulsor eléctrico. DOUE L 57, de 2.3.2011, p. 54-85.

- Reglamento n° 121 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) sobre disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos por lo que se refiere al emplazamiento e identificación de los mandos manuales, testigos e indicadores
- Reglamento n° 13 de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas — Disposiciones uniformes sobre la homologación de vehículos de las categorías M, N y O con relación al frenado [2016/194]
- Reglamento no 16 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE). Disposiciones uniformes relativas a la homologación de: Cinturones de seguridad, sistemas de retención, sistemas de retención infantil y sistemas de retención infantil ISOFIX para ocupantes de vehículos de motor
- Reglamento no 13-H de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) — Disposiciones uniformes sobre la homologación de los vehículos de turismo en lo relativo al frenado [2015/2364]
- Reglamento n° 14 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) — Prescripciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos en lo que concierne a los anclajes de los cinturones de seguridad, los sistemas de anclajes ISOFIX, los anclajes superiores ISOFIX y las plazas de asiento i-Size [2015/1406]
- Reglamento n° 107 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE), sobre disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos de la categoría M2 o M3 por lo que respecta a sus características generales de construcción [2015/922]
- Reglamento n° 95 de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas — Prescripciones uniformes sobre la homologación de los vehículos en lo relativo a la protección de sus ocupantes en caso de colisión lateral [2015/1093]
- Reglamento n ° 131 de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas. Prescripciones uniformes relativas a la homologación de vehículos de motor por lo que respecta a los sistemas avanzados de frenado de emergencia (AEBS)

17. Comisión Mixta del espacio Económico Europeo

- Decisión del Comité Mixto del EEE no 121/2010, de 10 de noviembre de 2010, por la que se modifica el anexo XIII (Transportes) del Acuerdo EEE. Transporte mercancías peligrosas. DOUE L 58, de 3.3.2011, p.79.

