

Guía para las actuaciones de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en materia de seguridad vial en las empresas



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRABAJO
E INMIGRACIÓN



Inspección de Trabajo
y Seguridad Social

Guía para las actuaciones de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en materia de seguridad vial en las empresas

Han colaborado en la realización de esta guía bajo la dirección de Adrián González Martín, Subdirector General para la Coordinación en materia de relaciones laborales, prevención de riesgos laborales y medidas de igualdad, de la Dirección General de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social:

Rafael Martínez Mesas

Inspector de Trabajo y Seguridad Social

Técnico Superior de Prevención de Riesgos Laborales. (Coordinador)

Juan Antonio González Guillem

Inspector de Trabajo y Seguridad Social

Dr. Francisco Toledo Castillo

Profesor Titular. Director del Grupo INFORSE

(Innovación en Ferrocarril, Seguridad Vial y Ergonomía)

Universidad de Valencia

Ilustraciones: Antón Ribas Jiménez-Alfaro, Antón Ribas Ugarte,
Pablo Ribas Ugarte y Santiago Ribas Ugarte

Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado
<http://publicacionesoficiales.boe.es>



Edita y distribuye:
Ministerio de Trabajo e Inmigración
Subdirección General de Información Administrativa y Publicaciones
C/ Agustín de Bethencourt, 11 - 28003 MADRID
Correo electrónico: sgpublic@mtin.es
Internet: www.mtin.es

NIPO: 790-11-038-8
Depósito Legal: M.1.978-2011

Impreso en España - Printed in Spain
Imprime y encuaderna:
Lerko Print, S.A.

En esta publicación se ha utilizado papel reciclado libre de cloro de acuerdo con los criterios medioambientales de la contratación pública.

ÍNDICE DE LA GUÍA

	<i>Pág.</i>
I. Introducción. Fundamento legal de la actuación de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en la Seguridad Vial Laboral.....	9
II. Actuación inspectora. Cuestionario de comprobación.....	21
1. Marco jurídico. Sistema preventivo. Evaluación de riesgos. Aspectos ergonómicos y psicosociales	21
1.1. ¿La empresa contempla el riesgo de accidente laboral de tráfico en su evaluación inicial de riesgos?	21
1.2. ¿Se han valorado los siguientes riesgos?	21
• Los errores humanos en la conducción	21
• Los factores psicosociales y la capacidad de conducción	21
• La motivación en la conducción.....	21
• Las emociones en la conducción.....	21
• Fatiga y conducción	21
• Sueño y conducción.....	21
• La conducción bajo los efectos de las drogas, alcohol, fármacos.....	21
• Agresividad y conducción.....	21
• Estrés, ansiedad y conducción	21
• Velocidad y conducción.....	21
• Estresores del ambiente de tráfico	21
• El riesgo de enfermedad profesional.....	21

1.3.	¿La empresa ha adoptado medidas de planificación preventiva derivadas de la actuación anterior?	36
1.4.	¿El Servicio de prevención propio o ajeno cuenta con personal técnico especializado en seguridad vial?	36
2.	El trabajador conductor de vehículo	37
2.1.	¿El trabajador cuenta con autorización administrativa habilitante para la conducción de los vehículos que utiliza?	37
2.2.	¿El trabajador ha recibido formación preventiva en seguridad vial?	37
2.3.	¿El trabajador tiene garantizada la vigilancia de la salud?	39
2.4.	¿Se realiza control de alcoholemia y sustancias estupefacientes?	39
2.5.	¿El tipo de contrato laboral incide en el régimen de prestación laboral (incremento de la velocidad de conducción)?	45
2.6.	¿El sistema de remuneración incide en el régimen de prestación laboral (incremento de la velocidad de conducción)?	45
2.7.	¿La jornada laboral incide en el régimen de prestación laboral (incremento de la velocidad de conducción)? ...	45
2.8.	¿El control de la jornada laboral. El tacógrafo convencional y el digital. Se cumplen los límites legales establecidos?	45
3.	El vehículo	60
3.1.	¿La titularidad del vehículo utilizado por el trabajador modifica las obligaciones preventivas del empresario? .	60
3.2.	El vehículo como equipo de trabajo. ¿Se cumplen las obligaciones derivadas de tal condición? ¿Se realizan las revisiones y mantenimiento de acuerdo con las instrucciones técnicas del fabricante? ¿Se han modificado sus características técnicas o prestaciones o usos previstos por el fabricante?	60
3.3.	Clases de vehículos. ¿Se ha cumplido en tiempo y forma la obligación de superar las inspecciones técnicas previstas en la normativa de la Autoridad administrativa de tráfico o transporte público o de mercancías?	60

4. La actividad	62
4.1. ¿Se han evaluado los riesgos específicos del transporte de mercancías?.....	62
4.2. ¿Se han evaluado los riesgos específicos del transporte de viajeros por carretera?	62
4.3. ¿Se han evaluado los riesgos específicos del transporte urbano?	62
4.4. ¿Se han evaluado los riesgos específicos del transporte de reparto?	62
4.5. ¿Se han evaluado los riesgos específicos de la actividad de carga y descarga por medios propios o ajenos?.....	63
4.6. ¿Se han evaluado los riesgos específicos del tráfico en interior de puertos, aeropuertos y parques logísticos?..	63
4.7. ¿Se han adoptado las medidas preventivas consecuentes con las evaluaciones realizadas?	63
5. La ruta. Ruta programada o regular y ruta variable	64
5.1. ¿Se han evaluado los riesgos inherentes a la ruta prevista o posible?	64
5.2. ¿Se ha evaluado además el coeficiente de incremento del riesgo por la realización de rutas en países comunitarios o extracomunitarios?.....	65
5.3. ¿Se han adoptado las medidas preventivas consecuentes con las evaluaciones realizadas?	65
6. El objeto del transporte	65
6.1. Los Pasajeros. ¿Se han evaluado los riesgos inherentes a la tipología/estado de los mismos; niños, discapacitados, trabajadores durmiendo, despedidas de soltero, idioma, posibles conflictos?	65
6.2. Las mercancías. Sus clases. ¿Se han evaluado los riesgos inherentes a sus características, estiba correcta (riesgo de corrimiento y vuelco del vehículo) o su naturaleza (productos tóxicos, productos de tráfico ilegal, o productos perecederos que presionan la velocidad para su entrega a tiempo)?.....	65
6.3. Las mercancías peligrosas. ¿Se cumple la normativa específica? ¿Se cuenta con el Consejero de seguridad? ¿Se cuenta con recursos preventivos al efecto? ¿Se coordinan/unifican ambas figuras?	65

6.4.	¿Se han adoptado las medidas preventivas consecuentes con las evaluaciones realizadas?	65
7.	La organización preventiva del empresario	72
7.1.	¿Se cuenta con un Plan de medidas de emergencia? ...	72
7.2.	¿Se ha proporcionado información preventiva a los trabajadores?.....	72
7.3.	¿Se ha impartido formación preventiva específica en seguridad vial y en los aspectos aquí relacionados que inciden directa o indirectamente también en el riesgo contemplado?	72
7.4.	¿Se ha contado con la participación de los representantes de los trabajadores en la evaluación del riesgo de accidente laboral de tráfico y en la planificación de las medidas preventivas?	72
7.5.	¿Se les ha proporcionado la formación e información preventiva específica en esta materia en atención a su condición de representantes legales de los trabajadores?	72
7.6.	¿Se han adoptado las medidas de coordinación preventiva derivadas del artículo 24 de la LPRL y del RD 1711/2004.	72
	• Empresario titular del centro de trabajo.....	72
	• Empresario Principal.....	72
	• Empresarios Concurrentes.....	72
	• Trabajadores Autónomos	72
8.	La Investigación de los accidentes laborales de tráfico .	77
8.1.	¿Se investigan por el Servicio de Prevención las circunstancias directas e indirectas que pueden haber influido en el accidente laboral de tráfico, tanto en misión como <i>in itinere</i> ?	77
8.2.	¿Se tienen en cuenta en esa investigación los factores aquí desarrollados junto con los factores relacionados con la pericia del conductor o terceros?	78
8.3.	¿Se implantan las medidas propuestas en la planificación de la actividad preventiva y se comprueba su eficacia?...	78
III.	Tabla de referencias normativas: normas sustantivas y preceptos tipificadores de las infracciones.....	85

La información complementaria de esta guía desarrolla los aspectos considerados más importantes de este cuestionario o índice.

I. INTRODUCCIÓN

La Seguridad vial es la disciplina técnica que trata todos los aspectos relacionados con la seguridad en la conducción de vehículos automóviles que se desplazan principalmente por carretera.

FUNDAMENTO LEGAL DE LA ACTUACIÓN DE LA INSPECCIÓN DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL EN LA SEGURIDAD VIAL LABORAL

El campo de actuación material de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social (en adelante, ITSS) es muy extenso: relaciones laborales, conflictos colectivos, seguridad social, emigración, empleo, extranjeros, trabajo autónomo y últimamente, sobre todo, prevención de riesgos laborales.

Alguno pensará, no sin razón, que son muchos campos jurídicos y muchas áreas de actuación para un solo sistema de funcionarios, con un complicado mecanismo de dependencia orgánica y funcional de distintas Administraciones competentes.

Generalmente se responde a esta tesis restrictiva con el argumento fundamental de encontrarnos ante una relación jurídica laboral preexistente entre el empresario y los trabajadores que justifica las competencias de vigilancia y control. Es necesario pues, según la doctrina conocida, fiscalizar unitariamente todas las posibles consecuencias del contrato de trabajo, por complejas que estas sean.

En esta situación ahora someramente descrita vamos a introducir una nueva variable: la propuesta de ampliar la capacidad de actuación inspectora de vigilancia y control sobre las condiciones de seguridad de los trabajadores en un campo, hasta ahora, fiscalizado principalmente por otras Administraciones.

Se trataría de otra disciplina técnica: la SEGURIDAD VIAL, a la que añadiremos el calificativo de «LABORAL».

¿Por qué es necesario?

¿Hace falta que sea precisamente la ITSS la organización que asuma también este control?

Existen dos razones principales para proponer esta modificación del campo de actuación, primero una de índole estadístico, pues se trata de un sector con una incidencia grave en la siniestralidad laboral total, y una segunda de índole jurídico puesto que sólo podría realizarse si la ley vigente lo permite:

Razón estadística

Los accidentes de tráfico, en términos generales, constituyen uno de los problemas sociales y económicos más importantes de nuestro tiempo. A pesar de los esfuerzos realizados desde múltiples ámbitos, siguen gozando de un dramático protagonismo que se refleja en los elevados índices de accidentalidad que se registran cada año. A pesar que desde el año 2001 se ha reducido en un **44%** la mortalidad en las carreteras españolas, el número de víctimas en accidentes de tráfico que se registra anualmente sigue siendo muy elevado (**3.100** muertos y **130.947** heridos en el **2008** según los datos de la D.G.T.).

Según los datos del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo los accidentes laborales de tráfico tanto en misión como in itinere ocurridos durante el año 2.008 supusieron un **9,14%** del total de los accidentes laborales totales notificados con baja.

Los accidentes laborales de tráfico (tanto en misión como in itinere) mortales supusieron a su vez un **38,88%** del total de accidentes de trabajo mortales ocurridos durante el año 2.005 según fuentes de la Dirección general de Tráfico del Ministerio del Interior.

Si desagregamos aún más los accidentes de tráfico laborales en misión suponen respectivamente el **18,64%** del total de los accidentes laborales ocurridos durante la jornada en año 2.008; los accidentes laborales de tráfico in itinere mortales, por contra suponen el **86,27%** del total de los accidentes laborales ocurridos al ir o al volver al trabajo, durante el año 2.008, según el INSHT.

Si además añadimos el hecho de que una gran parte del sector del transporte por carretera, donde la subcontratación está ampliamente extendida, **en torno al 77%**, corresponde a **trabajadores por cuenta propia**, cuando se dé la circunstancia de que el transportista autónomo no tenga concertada la cobertura con el sistema de la seguridad social de la contingencia de accidente laboral, los accidentes que padezcan no son contabilizados por el sistema del INSHT y constan a efectos estadísticos como accidentes de tráfico ordinarios, no laborales.

Este hecho significativo podría modificar aún más la gravedad de las cifras contempladas, sobre todo teniendo en cuenta que la actividad del transporte realizada por trabajadores autónomos es en gran medida en régimen de subcontratación para otras empresas transportistas que tampoco se ven afectadas por la responsabilidad de la siniestralidad de sus subcontratados ni jurídica ni estadísticamente.

Este análisis elemental nos puede llevar a plantear la necesidad de que la actuación inspectora, como elemento de control de la Administración Laboral, **quizá debería actuar más enfáticamente** en la función tanto preventiva como fiscalizadora en un sector de actividad que aunque constituye una fuente muy significativa de siniestralidad que se considera laboral a efectos jurídicos y estadísticos, no cuenta con una implantación de políticas preventivas, en sentido estricto de la ley de Prevención de Riesgos laborales, por considerarse que es suficiente la actuación administrativa desde otras Administraciones Públicas.

Razón jurídica

Analizaremos, en primer lugar, la relación entre la prevención de riesgos laborales y la actividad del transporte y la seguridad vial, para averiguar si existe y si aquella tiene capacidad de englobar a éstas.

En segundo lugar, analizaremos cual sería el deber de protección empresarial, en caso de admitir la anterior premisa, y por último analizaremos también si la ITSS tiene capacidad para actuar en este campo o disciplina que pretendemos explorar.

¿LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES ENGLOBA LA SEGURIDAD VIAL LABORAL?

Podríamos definir la Seguridad Vial como aquella disciplina que trata de regular conductas, consejos y buenas prácticas que tienen por objeto la conducción segura de los vehículos automóviles por parte de los ciudadanos, evitando así la producción de accidentes de cualquier tipo.

El apéndice de «laboral» simplemente concretaría ese mismo esfuerzo en el sector de los conductores que realiza esa actividad por razón o por consecuencia de su actividad laboral.

La Ley de Prevención de Riesgos Laborales en su **artículo 1º** declara:

*«La normativa sobre prevención de riesgos laborales está constituida por la presente Ley, sus disposiciones de desarrollo o complementarias **y cuantas otras normas, legales o convencionales, contengan prescripciones relativas a la adopción de medidas preventivas en el ámbito laboral** o susceptibles de producirlas en dicho ámbito.»*

En el **artículo 2**, cuando habla del objeto y carácter de la norma, dice en su párrafo segundo del punto 1:

«esta Ley establece los principios generales relativos a la prevención de los riesgos profesionales para la protección de la seguridad y de la salud, la eliminación o disminución de los riesgos derivados del trabajo, la información, la consulta, la participación equilibrada y la formación de los trabajadores en materia preventiva, en los términos señalados en la presente disposición.»

¿Son las condiciones de trabajo que derivan de la conducción de un vehículo, mientras se realiza una actividad por cuenta de un empresario, **distintas** a las generales de otras actividades o están acaso excluidas por el legislador, en razón a su especialidad, de la aplicación de la norma de PRL?

La respuesta es negativa.

La ley define en su **artículo 4.7** el concepto **«Condición de trabajo»** como *«cualquier característica del mismo que pueda tener una influencia significativa en la generación de riesgos para la seguridad y salud del trabajador»*.

El Legislador asume que cualquier característica de las condiciones de trabajo, puede generar un riesgo laboral y sobre todas ellas responsabiliza al empresario con su deber de garantizar la seguridad y salud de sus trabajadores, como veremos en el artículo **14.2** de la LPRL.

Por último existiría una prueba fehaciente de que la seguridad vial **forma parte** de una disciplina más amplia cual es la Prevención de riesgos laborales, la encontramos en el Punto 5 «Técnicas afines» apartado d) del contenido mínimo del programa de formación para el desempeño de las funciones de nivel superior del **Anexo VI del Real Decreto 39/1997, de 17 de Enero**, por el que se aprueba el **Reglamento de los Servicios de Prevención**, cuando menciona la Seguridad vial como una materia que debe ser conocida por los técnicos de prevención de riesgos laborales -únicamente los superiores- que deberán prestar sus servicios como integrantes de los servicios de prevención de las empresas. Lamentablemente el legislador solo exige 5 horas de formación mínima sobre una materia que tiene la incidencia ya comentada en el global de la siniestralidad laboral.

Quedaría justificada inicialmente la capacidad de abarcar las situaciones de riesgo derivadas de la actividad concreta de conducir un vehículo por causa de un contrato de trabajo, por parte de la Norma general de Prevención de riesgos laborales, o por lo menos no hemos encontrado una exclusión expresa de esta actividad del ámbito general de aplicación de la norma.

Dicho esto, analicemos ahora cual sería el contenido concreto de la obligación empresarial de protección frente a los riesgos específicos derivados de la conducción de vehículos.

¿CUAL SERÍA EL DEBER DE PROTECCIÓN EMPRESARIAL ESPECÍFICO PARA ESTA CLASE DE ACTIVIDAD?

El **artículo 14.2** de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales destaca:

«En cumplimiento del deber de protección, el empresario deberá garantizar la seguridad y la salud de los trabajadores a su servicio en todos los aspectos relacionados con el trabajo.»

*A estos efectos, en el marco de sus responsabilidades, el empresario realizará la prevención de los riesgos laborales mediante la integración de la actividad preventiva en la empresa y la **adopción de cuantas medidas sean necesarias para la protección de la segu-***

ridad y la salud de los trabajadores, con las especialidades que se recogen en los artículos siguientes en materia de **plan de prevención de riesgos laborales, evaluación de riesgos**, información, consulta y participación y formación de los trabajadores, actuación en casos de emergencia y de riesgo grave e inminente, vigilancia de la salud, y mediante la constitución de una organización y de los medios necesarios en los términos establecidos en el capítulo IV de esta ley.»

El **artículo 16.2.a)** de la ley 31/95 de PRL puntualiza:

*«El empresario deberá realizar una evaluación inicial de los riesgos para la seguridad y salud de los trabajadores, teniendo en cuenta, con carácter general, **la naturaleza de la actividad, las características de los puestos de trabajo existentes** y de los trabajadores que deban desempeñarlos. Igual evaluación deberá hacerse con ocasión de la elección de los equipos de trabajo.»*

Todo indica que el deber de protección de los riesgos derivados del trabajo que la ley otorga al empresario debe adaptarse al ámbito específico de actividad, es decir, en este caso sería a la conducción de vehículos al servicio de una empresa, lo que implica que no queda excluido del deber general de vigilancia y protección en los términos conocidos de la ley 31/95 y normas de desarrollo, como tampoco lo son otros sectores de actividad que a pesar de poseer su propia normativa de seguridad específica, no escapan al control y responsabilidad de la Ley preventivo/laboral.

A pesar del argumento expresado, **cabría plantear** una cuestión que se suele escuchar con relativa frecuencia:

«La actividad de conducir es una cuestión que depende exclusivamente del conductor, ¿qué tiene que ver el empresario en eso, qué puede hacer él?, ya responderá el trabajador de sus actos ante la DGT.»

El trabajador tiene una responsabilidad personal indudable en la actividad productiva de conducir vehículos, regulada por su propia normativa general que afecta a todos los ciudadanos que conducen vehículos por carretera, pero cuando lo hace por cuenta de un empresario y en el marco de una relación jurídica de dependencia, **además** del cumplimiento de aquella normativa, ambos, empresario y trabajador, deben cumplir también la normativa preventivo/laboral que les rige en su relación jurídica.

Así, la Ley de PRL en su **artículo 15.1**, establece como principios de la acción preventiva:

«1. El empresario aplicará las medidas que integran el deber general de prevención previsto en el artículo anterior, con arreglo a los siguientes principios generales:

- a) *Evitar los riesgos.*
- b) ***Evaluar los riesgos*** que no se puedan evitar.

- c) *Combatir los riesgos en su origen.*
- d) **Adaptar el trabajo a la persona, en particular en lo que respecta a la concepción de los puestos de trabajo**, así como a la elección de los equipos y los métodos de trabajo y de producción, con miras, en particular, a atenuar el trabajo monótono y repetitivo y a reducir los efectos del mismo en la salud.
- e) *Tener en cuenta la evolución de la técnica.*
- f) *Sustituir lo peligroso por lo que entrañe poco o ningún peligro.*
- g) **Planificar la prevención**, buscando un conjunto coherente que integre en ella la técnica, la organización del trabajo, las condiciones de trabajo, las relaciones sociales y la influencia de los factores ambientales en el trabajo.
- h) *Adoptar medidas que antepongan la protección colectiva a la individual.*
- i) *Dar las debidas instrucciones a los trabajadores.*

2. El empresario **tomará en consideración las capacidades profesionales de los trabajadores en materia de seguridad y de salud en el momento de encomendarles las tareas.**

3. *El empresario adoptará las medidas necesarias a fin de garantizar que sólo los trabajadores que hayan recibido información suficiente y adecuada puedan acceder a las zonas de riesgo grave y específico.*

4. **La efectividad de las medidas preventivas deberá prever las distracciones o imprudencias no temerarias que pudiera cometer el trabajador.** *Para su adopción se tendrán en cuenta los riesgos adicionales que pudieran implicar determinadas medidas preventivas, las cuales sólo podrán adoptarse cuando la magnitud de dichos riesgos sea substancialmente inferior a la de los que se pretende controlar y no existan alternativas más seguras.».*

El empresario es responsable de seleccionar correctamente al trabajador que va a encomendar la actividad concreta en el puesto de trabajo de conductor de vehículo, previamente evaluado y con una serie de medidas preventivas planificadas para el correcto ejercicio de la actividad; por lo tanto deberá conocer sus capacidades y carencias, proporcionándole una correcta información de los riesgos de su puesto de trabajo y una también correcta, suficiente y adecuada formación preventivo laboral sobre su actividad concreta de conducción de vehículos.

El deber de planificar la prevención teniendo en cuenta la influencia de los factores ambientales en el trabajo que recoge este artículo 15, como principio básico, abre la necesidad, hasta ahora poco aplicada, de evaluar aspectos

psicológicos relativos a la conducción que históricamente se han considerado «problemas personales» del conductor trabajador.

Así, el **artículo 18** de la LPRL establece:

*«A fin de dar cumplimiento al deber de protección establecido en la presente Ley, el empresario adoptará las medidas adecuadas para que los trabajadores **reciban todas las informaciones necesarias** en relación con:*

- a) Los riesgos para la seguridad y la salud de los trabajadores en el trabajo, tanto aquellos que afecten a la empresa en su conjunto como **a cada tipo de puesto de trabajo o función.***
- b) Las medidas y actividades de protección y prevención aplicables a los riesgos señalados en el apartado anterior.*
- c) Las medidas adoptadas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 20 de la presente Ley.».*

El **artículo 19** de la misma ley de PRL, también señala:

*«1. En cumplimiento del deber de protección, el empresario deberá garantizar que cada trabajador **reciba una formación teórica y práctica, suficiente y adecuada, en materia preventiva**, tanto en el momento de su contratación, cualquiera que sea la modalidad o duración de ésta, como cuando se produzcan cambios en las funciones que desempeñe o se introduzcan nuevas tecnologías o cambios en los equipos de trabajo.*

La formación deberá estar centrada específicamente en el puesto de trabajo o función de cada trabajador, adaptarse a la evolución de los riesgos y a la aparición de otros nuevos y repetirse periódicamente, si fuera necesario.».

Esta formación preventiva sobre los riesgos de la actividad de la conducción de vehículos por carretera podrá participar de muchos aspectos de la doctrina científica de la Dirección general de Tráfico o de la Normativa emanada de las Administraciones competentes en materia de transporte, pero indudablemente contendrá aspectos y conceptos preventivo/laborales que no son regulados por dichas normativas y que en este análisis jurídico contemplamos.

¿PUEDE ENTONCES LA ITSS ACTUAR EN ESTA MATERIA?

La ITSS tiene encomendada por la LPRL, **artículo 9.1.**, las siguientes funciones:

«Corresponde a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social la función de la vigilancia y control de la normativa sobre prevención de riesgos laborales. En cumplimiento de esta misión, tendrá las siguientes funciones:

- a) Vigilar el cumplimiento de la normativa sobre prevención de riesgos laborales, **así como de las normas jurídico-técni-***

cas que incidan en las condiciones de trabajo en materia de prevención, aunque no tuvieran la calificación directa de normativa laboral,.../...

- d) **Informar a la autoridad laboral sobre los accidentes de trabajo mortales, muy graves o graves, y sobre aquellos otros en que, por sus características o por los sujetos afectados, se considere necesario dicho informe, así como sobre las enfermedades profesionales en las que concurren dichas calificaciones y, en general, en los supuestos en que aquélla lo solicite respecto del cumplimiento de la normativa legal en materia de prevención de riesgos laborales.»**

La ITSS tiene la **capacidad de relacionar** el incumplimiento de normativa jurídico-técnica no calificada de laboral con el posible incumplimiento de normativa preventivo laboral, siempre que incidan en las condiciones de trabajo o en el desenlace de un posible siniestro laboral, esto justificaría la posibilidad de adoptar o hilvanar posibles incumplimientos a normas emitidas por el Ministerio del Interior, Fomento o Transporte con el incumplimiento de la normativa laboral de prevención de riesgos laborales como ya se produce, por ejemplo, con la normativa de seguridad industrial.

La Ley 42/1997 Ordenadora de la ITSS, de 14 de Noviembre, establece igualmente en términos similares, en su artículo 3.1.2, que *«la función inspectora comprende la vigilancia y exigencia de cumplimiento de las normas legales, reglamentarias y contenido normativo de los convenios colectivos, en los siguientes ámbitos:*

1.2. *Prevención de riesgos laborales.*

1.2.1. *Normas en materia de prevención de riesgos laborales, así como de las **normas jurídico-técnicas que incidan en las condiciones de trabajo en dicha materia.**».*

En el **artículo 4** de la misma ley ordenadora de la ITSS, en su punto 1.2, cuando habla del ámbito de actuación de la ITSS, con precisión casi excesiva, menciona literalmente:

«Los vehículos y los medios de transporte en general, en los que se preste trabajo, incluidos los buques de las marinas mercantes y pesquera, los aviones y aeronaves civiles, así como las instalaciones y explotaciones auxiliares o complementarias en tierra para el servicio de aquellos.»

Ignoramos porqué razón excluye citar el transporte ferroviario, aunque parece evidente que es un medio de transporte donde se realiza actividad laboral.

Es evidente que la ITSS deberá informar a la Autoridad Laboral y actuar consiguientemente en los accidentes de trabajo que tengan que ver con vehículos, por lo que no tendría sentido que debiendo delimitar las posibles responsabilidades que rodean a un accidente laboral no tuviese conocimiento y acceso a toda la normativa aplicable a esa concreta actividad laboral.

En el punto 2 del mismo artículo declara:

«No obstante lo anterior, los centros de trabajo, establecimientos, locales e instalaciones cuya vigilancia esté legalmente atribuida a otros órganos de las Administraciones Públicas continuarán rigiéndose por su normativa específica, sin perjuicio de la competencia de la ITSS en las materias no afectadas por la misma.»

Al hilo de este último párrafo entremos ahora en el campo de la posible **dualidad o colisión** de actuaciones con otras Administraciones Públicas competentes o con otros órganos de control también competentes.

El **artículo 9.2** de la ley PRL establece:

«2. Las Administraciones General del Estado y de las comunidades autónomas adoptarán, en sus respectivos ámbitos de competencia, las medidas necesarias para garantizar la colaboración pericial y el asesoramiento técnico necesarios a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social que, en el ámbito de la Administración General del Estado serán prestados por el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.»

El **artículo 11** de la misma ley dice aludiendo a la necesidad de coordinación administrativa:

«La elaboración de normas preventivas y el control de su cumplimiento, la promoción de la prevención, la investigación y la vigilancia epidemiológica sobre riesgos laborales, accidentes de trabajo y enfermedades profesionales determinan la necesidad de coordinar las actuaciones de las Administraciones competentes en materia laboral, sanitaria y de industria para una más eficaz protección de la seguridad y la salud de los trabajadores.»

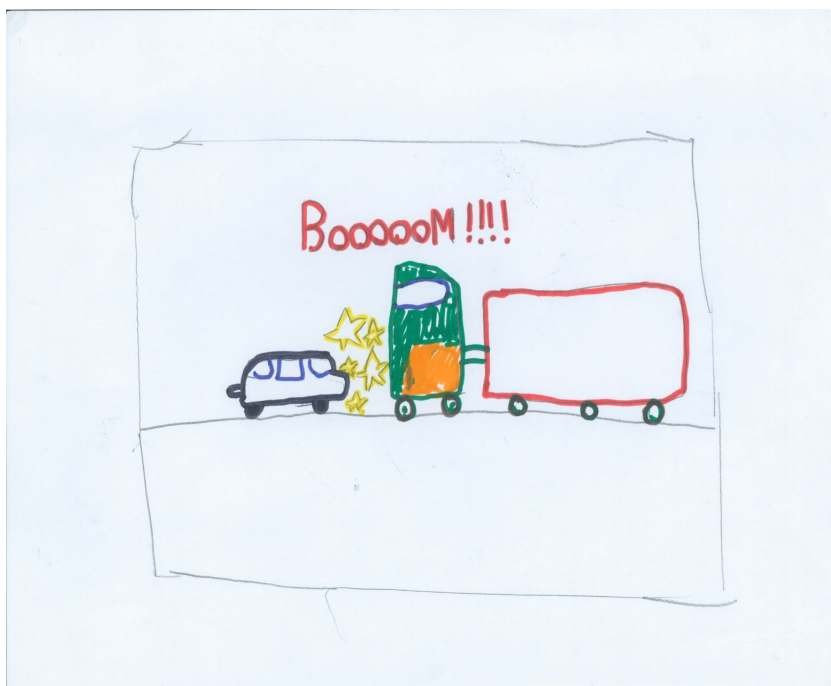
Al parecer el legislador permite e invita a esa coordinación administrativa tanto dentro del Estado como de éste con las Comunidades autónomas con competencias en la materia, quizás debió citar también a otros posibles Ministerios como Interior o Fomento, en todo caso la necesidad de coordinación viene provocada por la posible colisión de competencias limítrofes.

Desde un punto de vista **práctico** sabemos que el campo de actuación de la ITSS **confluye** actualmente en numerosos casos con el campo de actuación de otras Administraciones Públicas y otros órganos administrativos de control en aspectos o áreas determinados, con carácter general o parcial, por ejemplo:

- Las competencias de las corporaciones locales en materia de licencia de obras y la problemática ligado al control y cumplimiento de los requisitos exigidos.
- Las competencias en materia de seguridad industrial y las inspecciones ligadas a las administraciones competentes. La fiscalización de la actividad de medicina del trabajo y las competencias de la Autoridad Sanitaria.

- La actividad desarrollada en SEGUMAR por parte de la ITSS y la Competencia de la Dirección general de marina Mercante en la Inspección de Buques.
- La competencia compartida con la Dirección general de Minas en la inspección de explotaciones mineras.
- La competencia compartida con la Inspección de transportes en materia de control de la jornada laboral.

Por lo tanto, recordando una vez más la base legal establecida en el artículo 9.1 de la ley 31/95, cabría la actuación inspectora en el control de las condiciones de seguridad y salud que existen en la actividad laboral de la conducción de vehículos, entrando a valorar factores más amplios de posible influencia en la actualización de riesgos en accidentes de trabajo, tales como la jornada, el tipo de contrato y su influencia en la velocidad, la evaluación de factores materiales como la ruta, el vehículo como equipo de trabajo, la coordinación preventiva de las empresas cargadoras, etc., independientemente de que esta actividad también sea fiscalizada por las fuerzas de seguridad -guardia civil de tráfico, policía foral, mozos de escuadra o la inspección de transportes terrestres, dependiendo de las Administraciones Públicas competentes, teniendo en cuenta también que los campos de actuación y competencias no son los mismos.



Igualmente, es factible **el apoyo pericial y de colaboración a la ITSS** que establece el legislador en el artículo **9. 1 y 4 de la ley Ordenadora** de la ITSS 42/97, de 14 de Noviembre., cuando establece:

«Auxilio y colaboración con la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

1. Las Administraciones públicas y cuantas personas ejerzan funciones públicas vienen obligadas a prestar colaboración a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social cuando les sea solicitada como necesaria para el ejercicio de la función inspectora y a facilitarle la información de que dispongan.../...

1. Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad competentes estarán obligadas a prestar su auxilio y colaboración a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en el desempeño de sus funciones, a través de los mandos designados a tal efecto por la autoridad correspondiente.».

Este es el planteamiento jurídico que justificaría la inclusión dentro de la actuación inspectora ordinaria, de la fiscalización de las condiciones de seguridad y salud relativas a la conducción de vehículos, en el marco de una relación laboral, entendiéndose que forman parte de la vigilancia y control ordinaria de la prevención de riesgos laborales, independientemente de la intervención en ese mismo campo de otras Administraciones también competentes.

II. ACTUACIÓN INSPECTORA CUESTIONARIO DE COMPROBACIÓN

1. MARCO JURÍDICO. SISTEMA PREVENTIVO. EVALUACIÓN DE RIESGOS. ASPECTOS ERGONÓMICOS Y PSICOSOCIALES

1.1. ¿La empresa contempla el riesgo de accidente laboral de tráfico en su evaluación inicial de riesgos?

1.2. ¿Se han valorado los siguientes riesgos?:

- Los errores humanos en la conducción.
- Los factores psicosociales y la capacidad de conducción.
- La motivación en la conducción.
- Las emociones en la conducción.
- Fatiga y conducción.
- Sueño y conducción.
- La conducción bajo los efectos de las drogas, alcohol, fármacos.
- Agresividad y conducción.
- Estrés, ansiedad y conducción.
- Velocidad y conducción.
- Estresores del ambiente de tráfico.
- El riesgo de enfermedad profesional.

INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA

ASPECTOS PSICOSOCIALES EL FACTOR HUMANO

El nuevo enfoque aquí planteado pretende incidir en unas nuevas perspectivas que hasta ahora no eran incluidas en la evaluación de riesgos de las empresas.

Las empresas deben empezar a incluir en su actividad preventiva factores como los enunciados a continuación que pueden incidir directa o indirectamente en la generación de riesgos en la circulación viaria cuando el trabajador realiza su actividad laboral en ese medio.

Inicialmente, **¿Cuál es la causa de estos accidentes?** La gran mayoría de los accidentes de tráfico no responden a una única causa, por lo que se puede afirmar que la multicausalidad (conductor, vehículo y entorno) es el factor común de estos siniestros. Aunque es difícil conocer la contribución parcial de los distintos factores de riesgo, la gran mayoría de los estudios e investigaciones científicas apuntan al factor humano como la principal causa de los accidentes de circulación.

Debido a este dato es fundamental que la prevención de la siniestralidad vial en las empresas, aunque no descuide otros aspectos, se centre de forma prioritaria en la formación y control del conductor, ya sea éste conductor profesional o simplemente un trabajador que utilice su vehículo para acudir a su puesto de trabajo.

La prevención no debe centrarse únicamente en la capacidad o aptitudes del conductor para controlar técnicamente el vehículo, ya que la gran mayoría de conductores no suele presentar problemas en este aspecto, sino en cómo estas aptitudes se pueden ver afectadas por determinados factores que pueden llegar a influir en su ejecución (en muchas ocasiones sin que el propio conductor sea consciente de ello) y llevarle a cometer errores e infracciones que incrementen la probabilidad de sufrir o causar un accidente. Analicemos que factores pueden influir en su conducta.

ALCOHOL

Según los datos de la D.G.T., el consumo de alcohol está implicado entre el 30-50% de los accidentes de tráfico mortales y entre el 15-35% de los que causan lesiones graves.

El alcohol también representa un problema en el ámbito laboral, ya que aproximadamente un 30% de los trabajadores consume alcohol, en mayor o menor medida, durante los días laborales, mientras que un 15% se encuentra dentro del grupo de alto riesgo alcohólico. Además, la mayoría de bebedores de alto riesgo se concentra en trabajos que podríamos denominar como «peligrosos», como son la construcción, la siderurgia o el transporte.

De acuerdo con la legislación vigente (artículo 20 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre), la tasa máxima permitida es de 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre, mientras que en el caso de conductores profesionales (vehículos destinados al transporte de mercancías con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, vehículos destinados al transporte de viajeros de más de nueve plazas, o de servicio público, al transporte escolar y de menores, al de mercancías peligrosas o de servicio de urgencia o transportes especiales) o noveles (menos de 2 años desde la obtención del permiso o licencia de conducción) se reduce a 0,3 gramos de alcohol por litro de sangre. Si la medición se hace a través de aire espirado las tasas

máximas permitidas serán de 0,25 miligramos de alcohol por litro de aire en conductores «normales» y de 0,15 miligramos de alcohol por litro de aire para profesionales y noveles.

Además, conducir con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro o, lo que es lo mismo, con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro está considerado un delito en el Código Penal (Artículo 379) castigado con pena de prisión de tres a seis meses o a la de multa de seis a doce meses y trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, a la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.

Todos los conductores están obligados a someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol. Los agentes de la autoridad podrán someter a dichas pruebas (artículo 21 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre):

- A cualquier usuario de la vía o conductor de vehículo implicado directamente como posible responsable en un accidente de circulación.
- A quienes conduzcan cualquier vehículo con síntomas evidentes, manifestaciones que denoten o hechos que permitan razonablemente presumir que lo hacen bajo la influencia de bebidas alcohólicas.
- A los conductores que sean denunciados por la comisión de alguna de las infracciones a las normas contenidas en este Reglamento.
- A los que, con ocasión de conducir un vehículo, sean requeridos al efecto por la autoridad o sus agentes dentro de los programas de controles preventivos de alcoholemia ordenados por dicha autoridad.

Aquellos conductores que se nieguen a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia serán castigados con una pena de prisión de seis meses a un año y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años (artículo 383 de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal).

Pero, ¿por qué es tan peligroso el alcohol a la hora de conducir un vehículo? El alcohol afecta de manera muy importante a las capacidades psicofísicas necesarias para desarrollar la tarea de conducción de manera segura. Incluso por debajo del límite legal estas capacidades empiezan a verse alteradas y hacen peligrosa la conducción. Con tasas de tan solo 0,15-0,20 gramos de alcohol por litro de sangre diversas capacidades como la atención, la visión, las capacidades perceptivas, los tiempos de reacción, las habilidades psicomotoras y el procesamiento de la información empiezan a deteriorarse al tiempo que aumenta la probabilidad de tener un accidente.

Además de todas las alteraciones psicofísicas que provoca, uno de los efectos más peligrosos del alcohol es que, generalmente, las personas que han consumido alcohol infravaloran sus efectos y las alteraciones que sufren sus capacidades. El alcohol suele dar al conductor una falsa seguridad en sí mismo (especialmente con tasas no muy elevadas) lo que unido al estado de

euforia que le induce esta sustancia le lleva a percibir un menor riesgo y a tomar decisiones más arriesgadas.

Está comprobado también que existe una relación indiscutible entre el consumo de alcohol y la comisión de infracciones de tráfico. A continuación se destacan algunas infracciones más frecuentes relacionadas con el consumo de bebidas alcohólicas:

- Detención en el carril sin causa justificada.
- No guardar la distancia de seguridad entre vehículos.
- Realizar giros con excesiva amplitud.
- Circular por un carril incorrecto.
- Circular invadiendo el carril contrario.
- Respuesta retardada a la señalización.
- Conducción errática y adelantamientos antirreglamentarios.
- Señalización e iluminación incorrecta de las maniobras.
- Circular por dirección prohibida.
- Salida de las zonas de circulación.

DROGAS

Al contrario de lo que ocurre con el alcohol, sustancia de la que existe un extenso número de investigaciones que demuestran su negativo impacto en la seguridad vial, se dispone de mucha menos información respecto a la incidencia de las drogas en este ámbito.

Según la Memoria 2008 del Instituto Nacional de Toxicología, casi un 40% de los conductores fallecidos en accidente de tráfico estaban bajo los efectos del alcohol, drogas o psicofármacos. De este 40% de casos positivos, el 27% había consumido algún tipo de droga. Del total de positivos por drogas, la cocaína estuvo implicada en el 55,5% de los casos de droga, seguida por el cannabis, en un 29%.

Todas las drogas, incluso en cantidades moderadas, provocan algún tipo de deterioro o alteración en las aptitudes necesarias para la conducción e incrementan el riesgo de sufrir o provocar un accidente de tráfico. Aproximadamente el 10% de los accidentes de tráfico de mayor gravedad están relacionados con el consumo de algún tipo de droga.

El Reglamento de Circulación (artículo 27) prohíbe circular habiendo ingerido o incorporado al organismo psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas. Además, conducir bajo la influencia de las drogas está considerado delito contra la seguridad vial y castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o a la de multa de seis a doce meses y trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, a la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años (artículo 379 de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal). Al igual que en el caso del alcohol, toda persona que se encuentre en una situación análoga a cualquiera de las enumeradas en el artículo 21 del Reglamento de Circulación está obligada a someterse a las pruebas para detectar la presencia de estupefacientes, psicotrópicos, esti-

mulantes u otras sustancias análogas (artículo 28 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre).

Lógicamente no todas las drogas tienen los mismos efectos sobre las capacidades psicofísicas de los conductores. Así, mientras que algunas pueden provocar somnolencia otras, sin embargo, pueden impedir un adecuado descanso y aumentar su excitación. Siguiendo este criterio podemos establecer una clasificación de drogas según sus efectos:

- Las drogas estimulantes, como la cocaína o las anfetaminas, potencian la actividad nerviosa y aumentan el nivel de actividad.
- Las drogas depresoras o sedantes, como la heroína, disminuyen la actividad nerviosa y reducen la actividad corporal.
- Las drogas alucinógenas, como el LSD o el cannabis, distorsionan la percepción e incluso crean imágenes sensoriales en ausencia de estímulos externos.

El cannabis

El cannabis es la droga ilegal más consumida en nuestro país y aunque no está considerada como una droga especialmente peligrosa está demostrado que, en sus distintas variantes, altera las capacidades necesarias para la conducción.

Al poco tiempo de consumir cannabis se produce un estado conocido como borrachera cannabica en las que la persona que lo ha consumido sufre un estado de euforia y una sensación de ebriedad.

Posteriormente pueden ir apareciendo síntomas que como pérdida de atención y concentración, aumento del tiempo de reacción, dificultades para pensar, problemas de coordinación, somnolencia, alteración en la visión de colores, etc. Todos ellos críticos a la hora de conducir. Otra alteración importante relacionada con la seguridad vial es que las personas bajo los efectos de esta droga tienen la sensación de que el tiempo pasa más lentamente, por lo que a menudo suelen aumentar su velocidad cuando conducen.

Tanto el hachís como otros alucinógenos hacen que el conductor pierda el sentido de la trayectoria, especialmente en curvas, lo que le lleva a invadir con frecuencia el carril contrario con el riesgo que esto supone.

Por último, el consumo de cannabis suele ir acompañado del consumo de otras sustancias, especialmente el alcohol, lo que incrementa sus efectos negativos a la hora de conducir.

Cocaína

La cocaína es una droga estimulante del sistema nervioso. En un primer momento, la cocaína provoca un estado de excitación eufórica, sensación subjetiva de audacia y competitividad, hiperexcitación y taquicardia, todo lo cual tiende a disminuir la percepción del riesgo y a provocar la aparición de conductas arriesgadas, la trasgresión de las normas y el abuso de la velocidad excesiva o inadecuada.

Además, el consumo de cocaína lleva aparejado cambios emocionales en el conductor como una mayor irritabilidad o un aumento de la agresividad.

En algunos casos se usa la cocaína para intentar frenar los efectos del sueño durante la conducción. Este uso es especialmente peligroso ya que el efecto activador se pasa en poco tiempo y el sueño puede aparecer rápidamente y sin previo aviso.

La combinación de cocaína y alcohol es altamente peligrosa ya que cuando se consumen de manera conjunta el organismo las transforma en una tercera sustancia (etileno de cocaína) cuyos efectos tóxicos son más potentes y duraderos que cuando se consume cualquiera de estas drogas por separado.

Heroína

La heroína es una droga del grupo de los opiáceos y, por tanto, depresora del sistema nervioso central.

Aunque el primer efecto de la heroína es una sensación de euforia y bienestar, al ser una droga de tipo sedante al poco tiempo de tomarla aparecerá una fuerte sensación de somnolencia que durará varias horas. Las funciones mentales se verán ofuscadas y el proceso de toma de decisiones se verá seriamente deteriorado, lo que hace imposible conducir de forma segura.

Drogas de diseño

Bajo esta denominación se agrupan un buen número de sustancias producidas por síntesis química, de las que la más consumida en nuestro país es el éxtasis.

De entre los efectos de estas drogas que afectan tanto directa como indirectamente a la capacidad de conducir se pueden destacar: disminución de la atención y la concentración, ansiedad, insomnio, alteraciones perceptivas (visión borrosa, mayor sensibilidad a la luz, etc.), ilusiones y alucinaciones, etc. En algunas ocasiones estos síntomas pueden aparecer incluso días después de haber consumido la droga.

Anfetaminas

Las anfetaminas son potentes estimulantes del organismo, provocando en el individuo sensación de bienestar, confianza y satisfacción, junto con otros efectos como euforia, falsa sensación de control, disminución de los síntomas de sueño y fatiga (no así de sus efectos, por lo que el conductor no puede reconocer su nivel de cansancio hasta que ya es demasiado tarde), incremento de la agresividad, confusión, etc.

LSD

El ácido lisérgico, más conocido como LSD, es un potente alucinógeno cuyos efectos en el organismo son de larga duración (alrededor de 10 o 12 horas).

Esta droga resulta especialmente peligrosa cuando se maneja un vehículo ya que deforma la realidad que rodea al conductor, provocando ilusiones, alucinaciones y fuertes alteraciones visuales. También provoca alteraciones en el sentido del tiempo, así como cambios emocionales bruscos y repentinos.

FÁRMACOS

A pesar de que los efectos positivos de los fármacos superan a los negativos cuando hablamos de seguridad vial, en determinadas ocasiones (comienzo del tratamiento, cambio de dosis, consumo de dos o más medicamentos de manera simultánea) estos alteran las capacidades necesarias para conducir convirtiéndose entonces en un factor de riesgo en la carretera. Se estima que entre un 5% y un 10% de los accidentes de tráfico ocurridos en la Unión Europea son debidos a los efectos de los medicamentos sobre los conductores.

Muchos de estos efectos hacen desaconsejable la conducción, o realizar cualquier otro tipo de actividad peligrosa, mientras se está bajo tratamiento de algunos tipos de fármacos ya que alteran las capacidades necesarias para conducir un vehículo de manera segura. Sin embargo, la gran mayoría de los conductores desconocen que los riesgos de conducir estando en tratamiento puede conllevar el mismo riesgo que hacerlo bajo los efectos del alcohol u otras drogas.

En el artículo 27 del Reglamento General de Circulación, que lleva por título estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, se hace mención expresa a la prohibición de circular si se han ingerido medicamentos que alteren el estado físico o mental apropiado para circular sin peligro. La infracción de este precepto tendrá la consideración de falta muy grave. Además, el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores (Anexo IV) señala el consumo habitual de medicamentos que, individualmente o en conjunto, produzcan efectos adversos graves en la capacidad para conducir así como la dependencia de drogas o medicamentos como criterios de aptitud para obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios.

En el estudio que está desarrollando actualmente La Agencia Española de Medicamentos y Productos Sanitarios (AEMPS) se ha comprobado que de 424 principios activos analizados, más del 50% de ellos (que corresponderían a un total de 2.633 medicamentos), pueden influir negativamente en la capacidad de conducción. Para el año 2011, todos estos medicamentos potencialmente peligrosos deberán llevar obligatoriamente en su envase un pictograma indicativo consistente en un triángulo rojo con un vehículo de color negro dentro. Este pictograma servirá para identificar de un simple vistazo aquellos medicamentos que pueden afectar negativamente a la conducción, remitiendo al paciente al prospecto donde encontrará una información detallada de sus efectos.



Conducción: ver prospecto

Entre los efectos negativos más frecuentes de los fármacos para la conducción podemos destacar:

- Somnolencia y dificultad para permanecer alerta.
- Alteraciones musculares e descoordinación motora.
- Estados de confusión y aturdimiento.
- Alteraciones en la percepción de distancias.
- Aumento del tiempo de reacción.
- Alteraciones en las funciones visuales y auditivas.

Principales grupos de medicamentos que pueden interferir en la conducción:

Grupo de fármacos	Posibles efectos
Analgésicos opiáceos (Difenhidramina, prometazina, clorfenamina, etc.)	Somnolencia Euforia Mareo Vértigo
Ansiolíticos e hipnóticos (clonacepam, diacepam, fluracepam, etc.)	Somnolencia Debilidad muscular Alteraciones en la coordinación
Antidepresivos (Trazodona, amitriptilina, Trimipramina, etc.)	Somnolencia Mareo Hipotensión Visión borrosa Fatiga
Neurolépticos o antipsicóticos (risperidona, Haloperidol, clorpromazina, etc.)	Somnolencia Hipotensión Visión borrosa Movimientos involuntarios
Psicoestimulantes (Anfetamina, metilfedinato, Modafinilo, etc.)	Euforia Nerviosismo Agresividad Temblores

Grupo de fármacos	Posibles efectos
Antidiabéticos (insulina)	Hipoglucemia
Antitusígenos (Efedrina, codeína, etc.)	Somnolencia Vértigo Confusión Excitabilidad
Antihistamínicos (Difenhidramina, clorfenamina, etc.)	Somnolencia Alteraciones visuales Ansiedad Insomnio
Antiepilépticos (fenobarbital, valpromida, Fenitoína, etc.)	Somnolencia Mareo Pérdida de memoria Temblores
Antihipertensivos (Prazosina, reserpina, etc.)	Mareo Hipotensión Insomnio
Antiparkinson (Ropinirol, levodopa, carbidopa, etc.)	Hipotensión Visión borrosa Confusión Reducción de reflejos

Es preciso promover entre los trabajadores un consumo responsable de medicamentos, poniendo énfasis en evitar la automedicación y en el conocimiento de los efectos secundarios de los fármacos.

DISTRACCIONES

Según datos de la D.G.T. del año 2008, las distracciones aparecen como factor concurrente en un 37% de los accidentes de tráfico. La distracción está implicada en un 44% de los accidentes ocurridos en carretera y en un 31% de los siniestros localizados en zona urbana.

El artículo 18 del Reglamento de Circulación obliga a los conductores a mantener su propia libertad de movimientos, el campo necesario de visión y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad, la del resto de los ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía.

Pero, ¿qué es la atención?. La atención es el mecanismo mediante el cual nuestro organismo selecciona de entre toda la información disponible del entorno aquella relevante para la tarea que estamos realizando. Cuando conducimos estamos expuestos a un gran número de estímulos, algunos son importantes para llevar a cabo una conducción segura y otros no, por lo tanto el conductor debe tratar de centrar sus recursos atencionales en aquella información útil para mantener la seguridad durante el trayecto.

Sin embargo, existe un gran número de factores que pueden dar lugar a una atención inadecuada o a la aparición de distracciones. Algunos de estos factores se originan en el entorno que rodea al conductor (factores externos) mientras que otros tienen su origen en el propio estado del conductor (factores internos).

Factores externos al conductor

- Una concentración excesiva de señales o una señalización incorrecta o contradictoria impiden una distribución adecuada de la atención y favorece la aparición de la fatiga.
- El grado de luminosidad y sus variaciones, cambios de entorno o de luz, especialmente por la noche, que hacen necesaria una adaptación rápida como por ejemplo a la entrada y salida de un túnel.
- Carreteras monótonas o familiares pueden provocar un exceso de confianza en el conductor y una disminución de su nivel de alerta.
- Una temperatura elevada dentro del vehículo disminuye la capacidad de vigilancia de los conductores.
- La localización del estímulo con respecto al conductor tiene también mucha importancia.
- Las conductas interferentes, es decir, el desplazamiento de la atención hacia algún elemento ajeno a la conducción, como puede ser el caso de hablar por el móvil, fumar, usar el navegador o cambiar la radio.
- Otros factores externos podrían ser el color, tamaño o novedad de los estímulos que aparecen durante la conducción.

Factores internos al conductor

- El sueño y la fatiga son fuente de un gran número de distracciones.
- Algunos estados psicológicos como pueden ser la depresión, la ansiedad o el estrés hacen al conductor más propenso a bajar su nivel de atención y sufrir distracciones.
- Estar motivado a buscar información ajena a la conducción, como por ejemplo estaciones de servicio cuando nuestro depósito de combustible marca la reserva.
- Determinados problemas físicos como deterioro cerebral o alteraciones sensoriales.
- La edad avanzada, que provoca un menor control de la atención y una mayor sensibilidad a la fatiga y las distracciones.
- Estar bajo los efectos de sustancias como el alcohol o determinados fármacos que alteran el nivel de alerta del conductor y reducen el grado de activación necesario para conducir de manera segura.
- Problemas emocionales (familiares, económicos, laborales, etc.).

Cuando hablamos de distracciones durante la conducción, a una gran mayoría de personas les viene a la cabeza el caso del teléfono móvil. El móvil, correctamente utilizado, puede ser una herramienta muy útil, por ejemplo para avisar a los servicios de emergencia si presenciamos un accidente. Sin embargo, hablar por móvil mientras conducimos aumenta cinco veces el riesgo de sufrir o provocar un accidente.

Alteraciones provocadas en la conducción por el teléfono móvil:

- Se dan alteraciones bruscas de la velocidad.
- Se pueden dejar de percibir hasta el 50% de las señales.
- Disminuye la distancia de seguridad.
- Aumenta el tiempo de reacción.
- Deterioro en el manejo del vehículo al marcar, responder o sostener el teléfono.
- Se dan desviaciones en la posición lateral del vehículo, pudiendo llegar a invadir el carril contrario.

Otro punto importante es que, a pesar de que son legales, los dispositivos manos libres tienen el mismo riesgo de provocar una distracción que el móvil. Hay que tener en cuenta que el principal problema del móvil no es el interferir en el manejo del vehículo al no tener ambas manos en el volante, sino el desplazamiento de atención desde el entorno de tráfico hacia la conversación. Debido a esto, la mejor manera de prevenir un accidente es evitar también conversar a través de dispositivos manos libres o, al menos, intentar que la conversación dure el menor tiempo posible.

EL SUEÑO

El sueño es una de las funciones más importantes que llevan a cabo los seres humanos. Durante el sueño el organismo aprovecha para recuperarse del desgaste diario, para regenerarse y para que descansen sus centros nerviosos y tejidos musculares. Cuando no se duerme nada o no se duerme lo suficiente, nuestro organismo reacciona con una serie de desajustes que, además de afectar negativamente a nuestro estado de salud, conllevan un gran peligro a la hora de conducir. Sin embargo, y pese a ello, son miles los conductores que circulan diariamente por las carreteras sin haber tenido el descanso adecuado y necesario para el correcto manejo de un vehículo. Según datos de la propia D.G.T., el sueño es el responsable del 20% de los accidentes de tráfico mortales en España.

La somnolencia afecta de forma grave a las capacidades necesarias para desarrollar de forma segura la tarea de conducción, lo que unido a que muchos conductores la infravaloran y siguen conduciendo a pesar de sentir sus efectos hace que este estado sea el causante de un gran número de accidentes.

Efectos de la somnolencia sobre la conducción de vehículos

El sueño reduce la capacidad de reacción
El sueño provoca que aumente el tiempo que tardamos en reaccionar ante cualquier estímulo imprevisto impidiendo, por ejemplo, que podamos frenar a tiempo para evitar un choque.
El sueño reduce la vigilancia
La somnolencia provoca una reducción en el nivel de alerta de nuestro organismo. Esto no solo se traduce en que tardamos más en responder sino que también nos distraemos con mucha más facilidad al no ser capaces de mantener durante mucho tiempo la atención y la concentración, especialmente si conducimos de noche y/o por carreteras monótonas. Se estima que hasta un 80% de las distracciones están causadas por el sueño.
El sueño provoca alteraciones motrices
Cuando se está bajo los efectos de la somnolencia los músculos se relajan excesivamente, disminuyendo de forma importante la exactitud y la rapidez a la hora de llevar a cabo las maniobras.
El sueño puede dar lugar a la aparición de los microsueños
Uno de los efectos más negativos de la somnolencia durante la conducción es el microsueño. Los microsueños son periodos de unos pocos segundos de duración durante los cuales el conductor se duerme permaneciendo completamente ajeno a todo lo que ocurre a su alrededor.
El sueño altera las funciones sensoriales
La falta de sueño disminuye la capacidad de todos los órganos sensoriales de los conductores, haciendo más difícil captar los Estímulos relacionados con el tráfico. Es especialmente grave el caso de la vista, sentido que capta el 90% de la información mientras conducimos, ya que crea dificultades para enfocar la vista, produce visión borrosa y potencia una mayor fatiga ocular.
El sueño altera la percepción
Cuando se tiene sueño mientras se conduce se identifican peor los objetos, luces, señales, se altera la percepción de velocidad, se pierde el sentido del tiempo e incluso se altera la capacidad de determinar la distancia a la que estamos respecto de los otros vehículos.
El sueño altera nuestro comportamiento
Por lo general la somnolencia hace que las personas se vuelvan más tensas, nerviosas, irritables y agresivas, lo que unido generalmente a una mayor prisa por llegar al sitio donde se descansará, puede dar lugar a la aparición de conductas más arriesgadas como excesos de velocidad o adelantamientos indebidos.

Existe un gran número de factores que pueden producir la aparición de la somnolencia durante la conducción alterando las capacidades necesarias para conducir de una manera segura. A continuación pasamos a ver algunos de las más importantes:

- La privación de sueño: dormir pocas horas tiene unos efectos muy negativos sobre la conducción de vehículos.
- El sueño fragmentado: no solo la cantidad de sueño es importante, como hemos visto en el punto anterior, sino que la calidad del mismo también es un factor fundamental a la hora de que el descanso sea reparador. La fragmentación del sueño (despertarse mientras se duerme) es uno de los fenómenos que más afecta a la calidad del descanso.
- Los horarios laborales: los cambios en el turno de trabajo o el trabajo nocturno impiden frecuentemente un buen descanso y disminuyen nuestras capacidades y atención a la hora de conducir.
- El uso de determinados medicamentos: algunos fármacos incrementan el riesgo de accidente relacionado con el sueño. Algunos de los medicamentos que pueden provocar somnolencia son las benzodiacepinas, los antihistamínicos, los hipnóticos, etc.
- Los trastornos del sueño: las alteraciones del sueño son uno de los trastornos más frecuentes en nuestra sociedad. Se estima que tan solo un 5% de la población no sufrirá un problema de sueño a lo largo de su vida.

Apnea del sueño

Existen un gran número de trastornos del sueño pero posiblemente el que más afecte a la conducción sea el síndrome de apnea obstructiva del sueño. Esta enfermedad consiste en la oclusión intermitente y repetitiva de la vía aérea superior durante el sueño (durante 10 segundos o más). A pesar de ser un trastorno bastante desconocido su prevalencia en la población española es mayor de lo que cabría esperar ya que, según diversos estudios, afecta al 4-6% de los hombres y el 1-2% de las mujeres.

Este trastorno causa una fragmentación del sueño, lo que altera gravemente el rendimiento físico y el funcionamiento psicológico de la persona que sufre la enfermedad, pero sin que este tenga una clara consciencia de ello.

El Reglamento General de Conductores, en su Anexo IV, no admite el síndrome de apneas obstructivas del sueño, los trastornos relacionados con éste, ni otras causas de excesiva somnolencia diurna a la hora de obtener o prorrogar permiso o licencia de conducción ordinarios.

Síntomas de la apnea durante el sueño:

Síntomas diurnos	Síntomas nocturnos
Somnolencia	Pausas respiratorias
Fatiga crónica	Ronquidos
Irritabilidad	Sueño inquieto
Pérdida de concentración y memoria	Somniloquia (hablar en sueños)
Microsueños	Diaforesis (sudoración excesiva)
Incoordinación motora	Despertares frecuentes

Se estima que el conductor que padece apnea del sueño tiene siete veces más probabilidades de verse involucrado en un accidente de tráfico. El sujeto con apnea no solo ha aprendido a conducir en estados de semisomnolencia sino que, en esas situaciones, tiende a aumentar su velocidad con el objetivo de incrementar la actividad mental y por tanto superar el sueño. La apnea facilita además la aparición de microsueños, estados en los que el conductor pasa de estar despierto a dormido durante unos segundos, lo que provoca numerosas salidas de la calzada y choques frontales al invadir el carril contrario. Por último, el conductor afectado por la apnea y debido a la fuerte somnolencia diurna que sufre, tiende también a distraerse con mucha frecuencia, lo que le lleva a cometer errores muy graves durante la conducción, especialmente cuando tiene que tomar decisiones en situaciones de emergencia.

Ante la más mínima sospecha de que se puede padecer apnea del sueño, especialmente si se es conductor profesional, hay que dirigirse al médico de cabecera, que nos orientará a su vez al especialista indicado.

La única medida eficaz para evitar quedarse dormido al volante es descansar. Ante cualquier indicio de somnolencia lo mejor es parar el vehículo y descansar el tiempo necesario para recuperar todas las capacidades que requiere la conducción.

LA FATIGA

La fatiga es un estado en que nuestras capacidades se ven reducidas a consecuencia de la realización de una tarea prolongada o monótona. Así pues, cuando nos encontramos conduciendo un vehículo, nuestro rendimiento irá disminuyendo de forma gradual según pasa el tiempo.

La fatiga causa al conductor importantes alteraciones psicofisiológicas que incrementan la probabilidad de sufrir un accidente. Entre las más importantes podemos destacar las siguientes:

- Cuando se conduce bajo los efectos de la fatiga los movimientos que llevamos a cabo son más lentos y menos precisos de lo habitual, lo que puede provocar distintas situaciones de riesgo.
- Conforme aumenta la fatiga el conductor va encontrando una mayor dificultad a la hora de mantener la atención y aumenta el tiempo de reacción.
- Con la fatiga es muy posible que aparezcan en el conductor estados negativos como la ansiedad, el estrés o una mayor aceptación del riesgo.

Son muchos los factores que pueden provocar la aparición de la fatiga en la conducción. Estos factores pueden estar asociados tanto al propio conductor como al entorno en el que se conduce:

- Factores referidos al entorno: la monotonía de la carretera, el mal estado del firme, elevada densidad de tráfico o condiciones meteorológicas adversas favorecen el aumento de la fatiga durante la conducción.

- Factores referidos al vehículo: un diseño poco ergonómico de los asientos, el ruido excesivo del motor, el exceso de calefacción o vibraciones en la cabina son algunos de los factores relacionados con el vehículo que pueden suponer la aparición o el agravamiento de la fatiga en la conducción.
- Factores referidos al conductor: conducir durante periodos largos sin descansar es sin duda una de las conductas más peligrosas que pueden llevarse a cabo en la carretera. Otros factores como una mala postura de conducción, horarios ajustados, ingerir alcohol o tomar comidas copiosas también influyen en la aparición de la fatiga.

VELOCIDAD

Según datos de la D.G.T., la velocidad inadecuada estuvo presente en el 28% de los accidentes de tráfico mortales registrados en el 2008. La proporción de accidentes mortales cuando existe velocidad inadecuada es aproximadamente el doble a la mortalidad de los accidentes no vinculados a este factor.

A la hora de relacionar velocidad y conducción es importante distinguir los siguientes conceptos:

- Velocidad máxima: límite superior de velocidad permitido para la vía por la que circulamos, ya sea por las normas generales de circulación o por la señalización vertical u horizontal.
- Velocidad mínima: límite inferior de velocidad permitido para la vía por la que circulamos, ya sea basándose en las normas generales de circulación o en la señalización vertical u horizontal.
- Velocidad inadecuada: es una velocidad no adaptada a las condiciones climatológicas o a las circunstancias de la vía, del tráfico, del vehículo o del propio conductor, incluso aunque esta velocidad se encuentre dentro de los límites permitidos.
- Velocidad adecuada: sería aquella velocidad que nos permite estar en condiciones de dominar el vehículo ante cualquier obstáculo o imprevisto, adecuándose no solo a los límites de la vía por la que se circula, sino también a su estado, el del vehículo que se conduce y el del propio conductor.

Por tanto, y según se recoge en el artículo 45 del Reglamento de Circulación, todo conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación, y, en general, cuantas circunstancias concurren en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a ellas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse.

Sin embargo, y a pesar de que los datos de accidentes causados por una velocidad inadecuada hablan por sí solos, aproximadamente el 50% de los

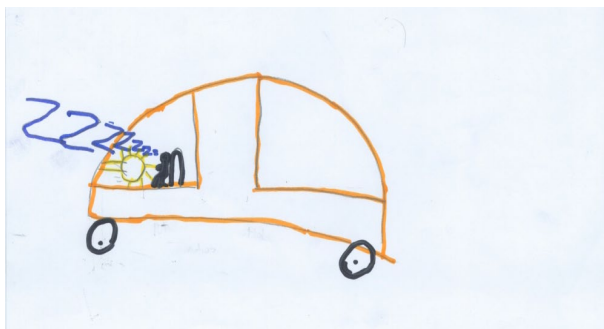
conductores supera los límites de velocidad en algún momento. Una de las excusas más frecuentes para justificar estas infracciones es la mejora producida en las carreteras y los vehículos en los últimos años, olvidándose, sin embargo, de que los conductores seguimos siendo los mismos. La velocidad excesiva produce un buen número de alteraciones en los conductores que influyen de manera negativa en la seguridad durante la conducción:

- Afecta a la percepción visual: a mayor velocidad más se reduce el campo visual del conductor. Al irse estrechando el campo visual del conductor a causa de la velocidad, se va perdiendo visión de las zonas laterales de las vías por las que circulamos, dejando de ver señales, peatones, vehículos, etc.
- Afecta a la correcta evaluación de las situaciones de conducción: a mayor velocidad menos tiempo tenemos para tomar decisiones y ejecutar maniobras, por lo que es más probable que se den errores que puedan acabar en accidentes.
- Potencia la fatiga: el mantener una velocidad elevada en la conducción va a exigir un mayor nivel de alerta por parte del conductor lo que causa un aumento de la fatiga.
- Reduce la efectividad de los dispositivos de seguridad: los elementos de seguridad del vehículo, tanto activos (ayudan a evitar los accidentes) como pasivos (disminuyen las consecuencias en caso de accidente), pierden eficacia cuando se circula a alta velocidad.

Por último, la velocidad no es solo un factor causante de accidentes de tráfico sino que, además, es un factor agravante de los mismos. Al aumentar la velocidad del choque, las fuerzas a las que se ven sometidas las víctimas del accidente aumentan de manera exponencial.

1.3. ¿La empresa ha adoptado medidas de planificación preventiva derivadas de la actuación anterior?

1.4. ¿El Servicio de prevención propio o ajeno cuenta con personal técnico especializado en seguridad vial?



2. EL TRABAJADOR CONDUCTOR DE VEHÍCULO

2.1. ¿El trabajador cuenta con autorización administrativa habilitante para la conducción de los vehículos que utiliza?

* El Real decreto 818/2009, de 8 de Mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores, regula el Cuadro de permisos y licencias de conducción (BOE nº 138, 8 de junio de 2009).

2.2. ¿El trabajador ha recibido formación preventiva en seguridad vial?

Independientemente de la formación necesaria que ha tenido que recibir el trabajador conductor para la obtención de la autorización administrativa que le habilita para conducir un determinado tipo de vehículos y que está regulada por el Real Decreto 818/2009 de 8 de mayo, BOE 8 de junio de 2009, que aprueba el Reglamento general de conductores.

Independientemente también de la formación que para determinado colectivo —no para todos— de conductores profesionales se exige en el Real Decreto 1.032/2.007, BOE 2-08-07, (CAP), el Empresario en virtud de lo dispuesto en el **artículo 19** de la ley 31/95 de PRL **«deberá garantizar que cada trabajador reciba formación teórica y práctica, suficiente y adecuada, en materia preventiva.../... centrada específicamente en el puesto de trabajo o función de cada trabajador.»**

Es evidente que esa formación deberá incidir en los aspectos aquí tratados, aunque carecemos de parámetros fijados por el legislador o la negociación colectiva.

Como se ve, la Ley 31/1995 no presenta excesiva precisión respecto del contenido y el alcance de la formación en prevención de riesgos laborales en general, y menos aún en relación con la actividad de conducción de vehículos, aunque del examen del art. 19 y de otros preceptos de dicha ley se puede obtener como conclusión lo siguiente:

- La formación ha de ser teórica y práctica.
- No se debe limitar a la simple puesta en conocimiento del trabajador de los riesgos y medidas preventivas, pues ello sería el deber de información a que se refiere el art. 18 de la propia ley 31/95.
- Debe ser suficiente y adecuada, y lo es en la medida que garantice eficazmente la protección y la salud de los trabajadores.
- Debe proporcionarse en el momento de la contratación, debiendo entenderse que antes del inicio de la prestación laboral, y que debe ser recibida tanto si el contrato es indefinido como temporal y cualquiera que sea la modalidad contractual utilizada.

- Debe repetirse periódicamente si fuera necesario, adaptándose a la evolución de los riesgos y la aparición de otros nuevos.
- Debe centrarse específicamente en el puesto de trabajo o función.

También deberá tenerse en cuenta lo previsto en el art. 5 del RD 1215/1997, de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo, y sobre todo lo recogido en la Guía Técnica del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo referida a dicho Reglamento, en la que se establece respecto del contenido de la formación que para establecer la formación adecuada a cada destinatario, es preciso realizar un estudio de necesidades y continúa señalando que en cada caso particular la formación requerida se podrá determinar evaluando la diferencia entre la competencia de que disponen los trabajadores y la necesaria para utilizar, supervisar o controlar la utilización de los equipos de trabajo con respecto a la seguridad y la salud; y finaliza señalando que se deben tener en cuenta las circunstancias en las que se encuentra el trabajador cuando desarrolla su actividad.

En efecto, los distintos tipos de transporte (de mercancías, de viajeros por carretera, urbano, de reparto, etc.) tienen riesgos comunes, pero otros son claramente diferentes en función de diversas circunstancias como las dimensiones del vehículo, si se trata de un mero vehículo de transporte o si cuenta con grúas que permiten la autocarga, si se trata de vehículos de transporte de mercancías peligrosas, etc., que implican otros riesgos específicos de la actividad concreta que se desarrolla.

En consecuencia, no se puede aquí establecer un contenido mínimo de la formación, ni en duración ni en materias a tratar en la misma, válido para todos los supuestos de conducción de vehículos que puedan presentarse, así que corresponde a la empresa tras la identificación y la evaluación de los riesgos de cada caso, la toma en consideración de las circunstancias y la determinación de las necesidades a las que nos referíamos antes, la que debe establecer, apoyada por su servicio de prevención, el contenido y la duración de dicha formación.

No obstante lo anterior, parece claro que dicha formación debe contener, al menos, referencia a las siguientes materias:

1. Aspectos y principios generales sobre la prevención de riesgos laborales, incluida la referencia a derechos y obligaciones de los trabajadores en la materia.

2. Factores que suponen riesgos para la conducción:

- Consumo de alcohol, drogas o fármacos
- Fatiga
- Distracciones
- Velocidad
- Rutas e itinerarios
- Otros

3. Riesgos derivados del tipo de transporte. Por ejemplo, riesgos derivados de que se trate de transportes con mercancías peligrosas o transportes especiales. O riesgos derivados de transporte de viajeros y sus posibles interferencias en la conducción.

4. Riesgos derivados de la carga/estiba y descarga/desestiba. Riesgos derivados de la disposición de la carga en el vehículo.

5. Riesgos derivados de la concurrencia de vehículos: centros de trabajo y almacenes en general, tráfico en el interior de puertos, aeropuertos, parques logísticos.

6. En cuanto a los aspectos prácticos de la formación, con independencia de lo que se desprenda de la evaluación de riesgos, resultará obligada la realización de cursos (ya sea con conducción real o mediante simuladores) de conducción en situaciones difíciles (lluvia, nieve, etc.).

2.3. ¿El trabajador recibe una correcta vigilancia de la salud?

2.4. ¿Se produce un adecuado control de alcoholemia, estupefacientes y fármacos, cuando sea obligado?

INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA

LA VIGILANCIA DE LA SALUD. EL CONTROL DE ALCOHOLEMIA Y SUSTANCIAS ESTUPEFACIENTES.

Nos encontramos ante uno de los temas inicialmente más conflictivos que afectan a la tarea de la conducción de vehículos por cuenta ajena.

Hasta hace poco, existían dos posiciones distanciadas sobre la posibilidad de incluir controles de alcoholemia y sustancias estupefacientes dentro de la vigilancia de la salud que debe realizar el empresario de acuerdo con lo establecido en el artículo 22 de la LPRL.

De un lado un sector doctrinal y sindical defendía la voluntariedad de tales controles en base a la defensa del derecho a la intimidad del trabajador conductor.

Esta posición era rebatida por otro sector empresarial que entendía que esa posibilidad era una prolongación de su **derecho/deber** de vigilar las condiciones de aptitud/salud de los trabajadores a su cargo y aisladamente esta práctica era introducida con éxito, en algunas grandes empresas a través de la negociación colectiva.

En resumen: una parte defendía una opacidad que realmente le perjudicaba y la otra se desentendía de su obligación de control de una determinada condición de trabajo y salud, dejando esta cuestión —crucial— bajo el control de otra Administración, el Ministerio del Interior.

Para establecer una conclusión al respecto, es necesario realizar algunas consideraciones:

En primer lugar, se debe tener en cuenta que el trabajador conductor en la medida en que su actividad productiva es por cuenta de un empresario, debe cumplir las obligaciones que en materia de prevención establece el legislador, lo que implica que el trabajador además de cumplir como ciudadano normal sus obligaciones con respecto a la ley de Tráfico y el reglamento de Circulación debe someterse a la organización del empresario lo que supone el ejercicio responsable de la gestión preventiva de los riesgos existentes en la actividad.

La Dirección General de Trabajo del Ministerio De Trabajo e Inmigración en respuesta a **consulta planteada** por el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, **de fecha 30 de Noviembre de 2.006** decía:

«2. Es evidente que trabajar bajo los efectos del alcohol o de otras drogas, puede tener consecuencias indeseadas para seguridad y salud en el trabajo del que ha consumido esas substancias y de terceros y, al tiempo, implicará o podrá implicar también problemas de disciplina en la empresa. Esto es, afectará a las relaciones laborales en la empresa.

Pues bien, aun cuando la sensibilidad social frente a estos problemas deba aumentar y las medidas de alcance general —e incluso las más específicas de orden laboral— puedan y deban mejorarse, ya la legislación laboral vigente permite y hasta demanda la intervención de los empresarios, en determinadas circunstancias.

*3. Recordamos en este sentido que conforme al **artículo 5 de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de abril, (ET)**, los trabajadores tienen, entre otros deberes básicos, los de cumplir con las obligaciones concretas de su puesto de trabajo, de conformidad a las reglas de la buena fe y diligencia, observar las medidas de seguridad e higiene que se adopten y cumplir las órdenes e instrucciones del empresario en el ejercicio regular de sus facultades directivas.*

*Por su parte, el empresario ha de ejercer sus facultades directivas y cumplir con las obligaciones legalmente establecidas en todos los ámbitos, incluido el de la seguridad y salud en el trabajo. Al respecto el artículo **20. 3 ET prevé que «El empresario podrá adoptar las medidas que estime más oportunas de vigilancia y control para verificar el cumplimiento por el trabajador de sus obligaciones y deberes laborales, guardando en su adopción y aplicación la consideración debida a su dignidad humana y teniendo en cuenta la capacidad real de los trabajadores disminuidos, en su caso.»***

*En el ámbito concreto de la seguridad en el trabajo, ya el artículo **19 ET, dispone, de una parte, que «El trabajador, en la prestación de sus servicios, tendrá derecho a una protección eficaz en materia de seguridad e higiene.»**, y, de otra, que «El trabajador*

está obligado a observar en su trabajo las medidas legales y reglamentarias de seguridad e higiene.»

Todo lo anterior es reiterado y detallado en la legislación específica en materia de prevención de riesgos laborales.

4. Efectivamente, la LPRL, se refiere en su **artículo 14** tanto al derecho de los trabajadores a una protección eficaz en materia de seguridad y salud en el trabajo, como al correlativo deber del empresario de protección de los trabajadores frente a los riesgos laborales.

Como para que esa protección eficaz sea posible es necesaria la colaboración de los trabajadores a los que va destinada, el **artículo 29 LPRL**, regula las obligaciones de los trabajadores en materia de prevención de riesgos. El apartado 3 de este artículo, recuerda expresamente que: **«El incumplimiento por los trabajadores de las obligaciones en materia de prevención de riesgos a que se refieren los apartados anteriores tendrá la consideración de incumplimiento laboral a los efectos previstos en el artículo 58.1 del Estatuto de los Trabajadores.»**

5. En cualquier caso, el deber de protección que incumbe al empresario, le obliga no sólo a ejercer las facultades directivas, incluidas en su caso las disciplinarias si así lo entiende necesario, sino que le obliga también a garantizar de manera específica la protección de los trabajadores que, por sus propias características personales o estado biológico conocido, sean especialmente sensibles a los riesgos derivados del trabajo.

A este respecto, el artículo 25 LPRL, dispone que **«Los trabajadores no serán empleados en aquellos puestos de trabajo en los que... puedan ellos, los demás trabajadores u otras personas relacionadas con la empresa ponerse en situación de peligro o, en general, cuando se encuentren manifiestamente en estados o situaciones transitorias que no respondan a las exigencias psicofísicas de los respectivos puestos de trabajo.»**

Así pues, un empresario, sea cual sea la actividad a la que se dedique, no podrá permitir que un trabajador que se encuentre bajo los efectos del alcohol o las drogas lleve a cabo las tareas propias de un puesto de trabajo que, en ese estado, no está en condiciones de realizar sin generar un riesgo grave, adicional al inherente a la actividad, para sí mismo, para los demás trabajadores o para otras personas, **siempre que ese estado sea manifiesto, esto es, visible, ostensible o notorio.»**

La propia **Dirección General de Trabajo** fue algo más precisa en la contestación a otra consulta sobre el mismo tema **el 7 de octubre de 1996**, señalando:

«que si no hay manifestación alguna racional de alteraciones de la conducta el reconocimiento carece de sentido, pues su finalidad no es la de conocer si el trabajador consume alcohol u otras drogas, sino, si

el hipotético consumo de tales sustancias afecta negativamente el comportamiento del trabajador, inhabilitándolo para el desempeño del puesto de trabajo, por los riesgos que genera su estado. Sin embargo, si el trabajador actúa imprudentemente, se distrae con frecuencia, no cumple las instrucciones del empresario, o simplemente, su comportamiento muestra falta de autocontrol, ello puede ser debido al consumo de alcohol u otras drogas, o bien a otros motivos diferentes, y en este caso el reconocimiento médico puede ser necesario para determinar las causas y adoptar las medidas de protección de la salud del trabajador –medidas terapéuticas– y de protección de otros trabajadores y de terceros relacionados con la empresa -medidas de cambio de tareas atendiendo a los riesgos inherentes al puesto de trabajo.»

Por otra parte, hemos de recordar que, efectivamente, el **artículo 22 LPRL** establece:

«Vigilancia de la salud

1. *El empresario garantizará a los trabajadores a su servicio la vigilancia periódica de su estado de salud en función de los riesgos inherentes al trabajo.*

*Esta vigilancia sólo podrá llevarse a cabo cuando el trabajador preste su consentimiento. **De este carácter voluntario sólo se exceptuarán, previo informe de los representantes de los trabajadores, los supuestos en los que la realización de los reconocimientos sea imprescindible para evaluar los efectos de las condiciones de trabajo sobre la salud de los trabajadores o para verificar si el estado de salud del trabajador puede constituir un peligro para el mismo, para los demás trabajadores o para otras personas relacionadas con la empresa o cuando así esté establecido en una disposición legal en relación con la protección de riesgos específicos y actividades de especial peligrosidad.***

En todo caso se deberá optar por la realización de aquellos reconocimientos o pruebas que causen las menores molestias al trabajador y que sean proporcionales al riesgo.

2. *Las medidas de vigilancia y control de la salud de los trabajadores se llevarán a cabo **respetando siempre el derecho a la intimidad y a la dignidad de la persona del trabajador y la confidencialidad** de toda la información relacionada con su estado de salud.*

3. *Los resultados de la vigilancia a que se refiere el apartado anterior serán comunicados a los trabajadores afectados.*

4. *Los datos relativos a la vigilancia de la salud de los trabajadores **no podrán ser usados con fines discriminatorios ni en perjuicio del trabajador.***

El acceso a la información médica de carácter personal se limitará al personal médico y a las autoridades sanitarias que lleven a cabo

la vigilancia de la salud de los trabajadores, sin que pueda facilitarse al empresario o a otras personas sin consentimiento expreso del trabajador.

No obstante lo anterior, el empresario y las personas u órganos con responsabilidades en materia de prevención **serán informados de las conclusiones que se deriven de los reconocimientos efectuados en relación con la aptitud del trabajador para el desempeño del puesto de trabajo o con la necesidad de introducir o mejorar las medidas de protección y prevención**, a fin de que puedan desarrollar correctamente su funciones en materia preventiva.

5. En los supuestos en que la naturaleza de los riesgos inherentes al trabajo lo haga necesario, el derecho de los trabajadores a la vigilancia periódica de su estado de salud deberá ser prolongado más allá de la finalización de la relación laboral, en los términos que reglamentariamente se determinen.

6. Las medidas de vigilancia y control de la salud de los trabajadores se llevarán a cabo por personal sanitario con competencia técnica, formación y capacidad acreditada.».

La vigilancia de la salud se configura pues como una obligación del empresario, que sólo podrá llevarse a cabo cuando el trabajador preste su consentimiento; pero que, previo informe de los representantes de los trabajadores, en **tres supuestos será obligatoria** también para los trabajadores. Entre ellos se encuentran los casos, antes citados, en que se hace necesario verificar si el estado de salud del trabajador puede constituir un peligro para el mismo, para los demás trabajadores o para otras personas relacionadas con la empresa.

Por otra parte se debe tener en cuenta lo previsto en el **artículo 14.2** de la ley de prevención de riesgos laborales, que establece:

«En cumplimiento del deber de protección, el empresario deberá garantizar la seguridad y salud de los trabajadores a sus servicio en todos los aspectos relacionados con el trabajo. A estos efectos, en el marco de sus responsabilidades, el empresario **realizará la prevención de de los riesgos laborales mediante la integración de la actividad preventiva en la empresa y la adopción de cuantas medidas sean necesarias para la protección de la seguridad y salud** de los trabajadores, con las especialidades que se recogen en los artículos siguientes en materia de Plan de prevención de riesgos laborales, evaluación de riesgos, información consulta y participación y formación de los trabajadores, actuación en caso de emergencia y de riesgo grave e inminente, **vigilancia de la salud** y **mediante la constitución de una organización** y de los medios necesarios en los términos establecidos en el capítulo IV de esta ley.» (Servicios de prevención).

En base a todas las consideraciones anteriores, se pueden establecer las siguientes **conclusiones** en relación con las obligaciones del empresario referidas a la prevención de los riesgos laborales que pueden sufrir los trabajadores a su servicio durante la conducción de vehículos, si se desarrolla habiendo consumido alcohol, estupefacientes o fármacos, que pueden afectar a las exigencias psicofísicas de dicha actividad:

1. Con carácter general no existe fundamento normativo claro que permita exigir al empresario la realización de pruebas dirigidas a controlar el consumo de los trabajadores-conductores de dichas sustancias o productos, estando como está limitada la intromisión en la intimidad de los trabajadores, tanto legalmente como en la doctrina jurisprudencial, salvo la excepciones que hemos señalado más arriba.

2. Dicha obligación empresarial sí podrá ser exigida por el inspector actuante en los siguientes supuestos:

A) Cuando así se establezca en un convenio colectivo que sea de aplicación a la empresa.

B) Cuando en el contrato de trabajo el trabajador acepte la realización de pruebas o controles del consumo de dichas sustancias o productos.

C) Cuando lo contemple la planificación de la actividad preventiva de la empresa, formando parte de la vigilancia de la salud, cuando ésta se considere necesaria en virtud de los resultados de la evaluación de riesgos laborales, sea la inicial, periódica o la realizada tras la existencia de un incidente o un accidente de trabajo. En todo caso, si del resultado de la investigación de un accidente de tráfico o de la actuación preventiva de los Cuerpos Policiales se desprende que un trabajador conducía habiendo consumido dichas sustancias, consideramos que tal circunstancia justificaría la exigencia del empresario al trabajador que se someta a las pruebas necesarias para comprobar con posterioridad que no se repite la situación.

3. Además de los casos anteriores, aunque no se hayan producido incidentes o accidentes de trabajo, el empresario debe impedir el desarrollo de la actividad al trabajador, y le puede exigir la realización de pruebas que permitan verificar su aptitud psicofísica para la conducción de un vehículo, cuando sea manifiesto, esto es, visible, ostensible o notorio (utilizando los términos recogidos en la Consulta de la Dirección General de Trabajo antes citada) que existen alteraciones de la conducta debido a que se ha producido el consumo de alcohol u otras sustancias como las señaladas.

En la normativa de Seguridad Vial, art. 21 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, se utilizan las siguientes circunstancias como justificativas de la obligación de los conductores de someterse a las pruebas necesarias para la detección de posibles intoxicaciones por alcohol: «*A quienes conduzcan cualquier vehículo con síntomas evidentes, manifestaciones que denoten o hechos que permitan razonablemente presumir que lo hacen bajo la influencia de bebidas alcohólicas.*». De darse tales circunstancias, y ser constatadas por el empresa-

rio, sus representantes, encargados o mandos intermedios, también entendemos que el empresario puede exigir al trabajador que se someta a las pruebas y controles que permitan establecer si ha consumido alcohol, estupefacientes o medicamentos que supongan un riesgo para su conducción, y en caso positivo prohibirle la actividad.

2.5. ¿El tipo de contrato laboral incide en el régimen de prestación laboral (incremento de la velocidad de conducción)?

* Deberán revisarse las cláusulas de los contratos de trabajo en desarrollo o no de Convenios colectivos que fijen obligaciones en la prestación laboral que impliquen, directa o indirectamente, un aumento de la velocidad o dejación de los derechos reconocidos por la ley en materia de descansos, o asunción de obligaciones preventivas que no correspondan al trabajador.

2.6. ¿El sistema de remuneración incide en el régimen de prestación laboral (incremento de la velocidad de conducción)?

* Deberán revisarse los sistemas de remuneración previstos en los contratos de trabajo, convenios colectivos o situaciones de facto que impliquen un incentivo expreso o tácito al aumento de la velocidad en la prestación laboral del trabajador conductor.

Los sistemas de productividad no deben empujar al trabajador ni a estirar su jornada laboral por encima de los límites legales y convencionales establecidos ni a establecer objetivos inalcanzables so pena de vulnerar los límites de su seguridad vial. Citamos dos ejemplos:

- «*Las empresas de transporte no remunerarán a los conductores asalariados o que estén a su servicio, incluso mediante concesión de primas o incrementos salariales, en función de las distancias recorridas o del volumen de las mercancías transportadas, si dichas remuneraciones fueran de tal naturaleza **que pudiesen comprometer la seguridad en carretera***» (Artículo 10 Reglamento Comunitario 561/2.006).
- «*En ningún caso la retribución específica del trabajo nocturno podrá **poner en peligro la seguridad vial***» (Artículo 10 bis 2, párrafo 2º Real Decreto 1561/95, de 21 de septiembre).

2.7. ¿La jornada laboral incide en el régimen de prestación laboral (incremento de la velocidad de conducción)?

2.8. ¿El control de la jornada laboral. El Tacógrafo convencional y el digital. Se cumplen los límites legales establecidos?

INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA

LA JORNADA LABORAL.

EL CONTROL DE LA JORNADA LABORAL POR EL EMPRESARIO.

La limitación de la jornada laboral y el disfrute de los descansos correspondientes constituyen, en sí mismos, medidas de prevención de riesgos laborales (Art.40.2 CE). En el sector del transporte por carretera, la normativa reguladora del tiempo de trabajo comprende tanto normas comunitarias como nacionales, de carácter general y específico.

GENERAL: Arts.34 y 35 ET / Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre (jornadas especiales de trabajo) / Convenios colectivos y contrato de trabajo.

NORMATIVA ESPECÍFICA COMUNITARIA: Reglamento CE nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de marzo de 2006 y Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de marzo de 2002.

NORMATIVA ESPECÍFICA NACIONAL: a) Real Decreto 902/2007, de 6 de julio (tiempo de trabajo de los trabajadores que realizan actividades móviles de transporte por carretera) por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995. b) Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera (modificado por el Real Decreto 1163/2009, de 10 de julio).

Para establecer el cómputo de la jornada que debe delimitarse en el sector del transporte (ferroviario, marítimo, por carretera,...), es decir, el tiempo de trabajo que cuenta como tal, hay que partir de la distinción entre tiempo de trabajo efectivo y tiempo de presencia (Art.8.1 RD 1561/95):

Se considerará en todo caso tiempo de trabajo efectivo aquel en el que el trabajador se encuentre a disposición del empresario y en el ejercicio de su actividad, realizando las funciones propias de la conducción del vehículo o medio de transporte u otros trabajos durante el tiempo de circulación de los mismos, o trabajos auxiliares que se efectúen en relación con el vehículo o medio de transporte, sus pasajeros o su carga.

Se considerará tiempo de presencia aquel en el que el trabajador se encuentre a disposición del empresario sin prestar trabajo efectivo, por razones de espera, expectativas, servicios de guardia, viajes sin servicio, averías, comidas en ruta u otras similares.

De conformidad con los Arts. 8.2 y 8.3 RD 1561/95:

- «Serán de aplicación al tiempo de trabajo efectivo la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo prevista en el artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores y los límites establecidos para las horas extraordinarias en su artículo 35».

Es decir, 40 horas semanales de promedio en cómputo anual / 80 horas extraordinarias al año / no es posible superar una jornada diaria de 12 horas (incluidas extraordinarias).

- «Los tiempos de presencia no podrán exceder en ningún caso de veinte horas semanales de promedio en un período de referencia de un mes y se distribuirán con arreglo a los criterios que se pacten colectivamente y respetando los períodos de descanso entre jornadas y semanal propios de cada actividad.».

Es decir, no computan a efectos de jornada máxima ordinaria ni límite de horas extraordinarias.

¿A quiénes son de aplicación en el sector del transporte por carretera las disposiciones sobre tiempo de trabajo efectivo y de tiempo de presencia?

A los TRABAJADORES MÓVILES (concepto incorporado por el RD 902/2007 a raíz de la Directiva 2002/15/CE): cualquier trabajador que forma parte del personal que se desplaza y que está al servicio de una empresa que efectúa servicios de transporte.

A tal efecto, serán trabajadores móviles en el transporte por carretera los conductores, ayudantes, cobradores y demás personal auxiliar de viaje en el vehículo que realice trabajos en relación con el mismo, sus pasajeros o su carga, tanto en las empresas del sector de transporte por carretera, ya sean urbanos o interurbanos y de viajeros o mercancías, como en las integradas en otros sectores que realicen tales actividades de transporte o alguna de las auxiliares anteriormente citadas.

Sin perjuicio de las previsiones generales sobre tiempo de trabajo efectivo y tiempo de presencia del Art.8 RD 1561/95 en el ámbito del transporte, el RD 902/2007 (en su modificación del RD 1561/95 Art.10) perfila aún más esos conceptos en el sector del transporte por carretera:

— Se entienden comprendidos dentro del tiempo de trabajo efectivo los períodos durante los que el trabajador móvil no puede disponer libremente de su tiempo y tiene que permanecer en el lugar de trabajo dispuesto a realizar su trabajo normal, realizando las tareas relacionadas con el servicio, incluidos, en particular, los períodos de espera de carga y descarga cuando no se conozca de antemano su duración previsible.

— Se entienden comprendidos dentro del tiempo de presencia, los períodos distintos de las pausas y de los descansos, durante los que el trabajador móvil no lleva a cabo ninguna actividad de conducción u otros trabajos y no está obligado a permanecer en su lugar de trabajo, pero tiene que estar disponible para responder a posibles instrucciones que le ordenen emprender o reanudar la conducción o realizar otros trabajos. En particular, siempre que concurran las circunstancias anteriores y, conforme a lo señalado, no constituyan una pausa o un descanso, serán considerados tiempo de presencia los siguientes períodos:

- a) Los períodos durante los cuales el trabajador acompañe a un vehículo transportado en transbordador o en tren.
- b) Los períodos de espera en fronteras o los causados por las prohibiciones de circular. El trabajador móvil deberá conocer de antemano los períodos

señalados en los párrafos a) y b) y su previsible duración. A tal fin, salvo que en los convenios colectivos sectoriales de ámbito estatal se acuerden otros términos y condiciones, el empresario comunicará al trabajador por cualquier medio admitido en derecho la existencia y duración previsible de los indicados períodos con anterioridad a la partida. En caso contrario, esos períodos serán considerados como de tiempo de trabajo efectivo.

c) Las dos primeras horas de cada período de espera de carga o de descarga. La tercera hora y siguientes se considerarán tiempo de trabajo efectivo, salvo que se conozca de antemano su duración previsible en las condiciones pactadas en los convenios colectivos de ámbito estatal o, en su defecto, de ámbito inferior.

d) Los periodos de tiempo en los que un trabajador móvil que conduce en equipo permanezca sentado o acostado en una litera durante la circulación en el vehículo.

LÍMITES DE CONDUCCIÓN Y DESCANSOS:

Los períodos máximos de conducción diarios y semanales y los descansos mínimos entre jornadas y semanal de los conductores de transportes interurbanos (por carretera) deberán respetar los límites establecidos en el Reglamento (CE) nº 561/2006 de 15 de marzo de 2006 (art. 11 RD 1561/1995).

El Reglamento CE 561/2006 define el «Transporte por carretera» como «Todo desplazamiento realizado total o parcialmente por una carretera abierta al público de un vehículo, vacío o con carga, destinado al transporte de viajeros o de mercancías».

Ahora bien, el Reglamento CE 561/2006:

* SE APLICARÁ al transporte por carretera:

a) de mercancías, cuando la masa máxima autorizada de los vehículos, incluido cualquier remolque o semirremolque, sea superior a 3,5 toneladas, o

b) de viajeros en vehículos fabricados o adaptados de forma permanente para transportar a más de nueve personas, incluido el conductor, y destinados a tal fin.

* NO SE APLICARÁ, entre otros, al transporte por carretera efectuado mediante:

a) vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuando el trayecto del servicio de que se trate no supere los 50 kilómetros;

b) vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 40 kilómetros por hora;

c) vehículos adquiridos o alquilados sin conductor por las fuerzas armadas, la defensa civil; vehículos especiales utilizados con fines médicos;...

EN CONSECUENCIA, TODOS LOS TRABAJADORES MÓVILES DEL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA SE VEN AFECTADOS POR LA REGULA-

CIÓN CONTEMPLADA EN EL RD 1561/1995. SIN EMBARGO, EL REGLAMENTO COMUNITARIO 561/2006 ÚNICAMENTE LE ES DE APLICACIÓN A LOS TRABAJADORES DEL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA DE MERCANCÍAS (MEDIANTE VEHÍCULOS DE MMA SUPERIOR A TRES TONELADAS Y MEDIA) Y VIAJEROS (EN TRAYECTOS SUPERIORES A LOS 50 KM.), DIFERENCIÁNDOSE ASÍ ENTRE TRANSPORTE URBANO E INTERURBANO Y ENTRE GRANDES Y PEQUEÑAS EMPRESAS DE TRANSPORTE.

TRABAJADORES MÓVILES NO INCLUIDOS EN EL REGLAMENTO COMUNITARIO (pequeñas empresas de transporte)

Rigen los límites generales de jornada de los Arts. 34.1 (jornada ordinaria máxima de 40 horas semanales de trabajo efectivo de promedio en cómputo anual) y 35.2 del Estatuto de los Trabajadores (el número de horas extraordinarias no podrá ser superior a 80 al año).

Los trabajadores no podrán realizar una jornada diaria total superior a doce horas, incluidas, en su caso, las horas extraordinarias.

Jornada diaria superior a 6 horas pausa obligatoria de 30 minutos.

Jornada diaria superior a 9 horas pausa obligatoria de 45 minutos.

Fraccionamiento: En todo caso en pausas de mínimo 15 minutos (Art.5.2 de la Directiva 2002/15/CE y Art.10 bis.4 *in fine*).

TRABAJADORES MÓVILES INCLUIDOS EN EL REGLAMENTO COMUNITARIO (grandes empresas de transporte)

Conducción ininterrumpida

Tras un período de conducción de cuatro horas y media, el conductor hará una pausa ininterrumpida de al menos 45 minutos, a menos que tome un período de descanso.

Podrá sustituirse dicha pausa por una pausa de al menos 15 minutos seguida de una pausa de al menos 30 minutos, ambas intercaladas en el período de conducción de 4 horas y media (anteriormente se podían hacer tres fraccionamientos).



Conducción diaria

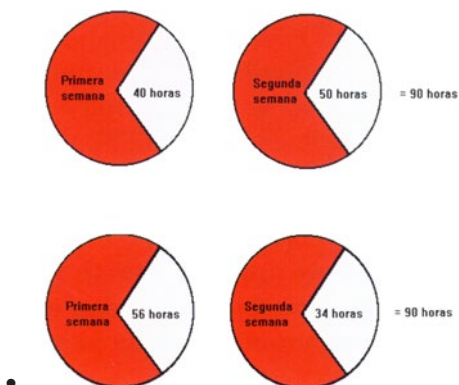
El tiempo máximo de conducción diario no puede exceder de 9 horas, salvo dos veces a la semana que puede llegar a las 10 horas.



Conducción semanal

El tiempo de conducción semanal no puede superar las 56 horas ni las 90 horas en dos semanas (se entenderá por semana el período de tiempo comprendido entre las 00.00 del lunes y las 24.00 del domingo).

Así, si en una semana se conduce durante 56 horas (máximo permitido), en la siguiente sólo podrá conducirse durante 34 horas, puesto ambas suman el máximo de 90 horas.



Descanso diario

En las 24 horas siguientes al final de su período de descanso diario o semanal anterior, los conductores deberán tomarse un nuevo período de descanso diario.

Este periodo de descanso diario podrá ser normal o reducido.

Período de descanso diario normal: cualquier período de descanso de al menos 11 horas.

Alternativamente, el período de descanso diario normal se podrá tomar en dos períodos, el primero de ellos de al menos tres horas ininterrumpidas y el segundo de al menos 9 horas ininterrumpidas.



Período de descanso diario reducido: cualquier período de descanso de al menos 9 horas, pero inferior a 11 horas. Los conductores no podrán tomarse más de tres períodos de descanso diario reducidos entre dos períodos de descanso semanales.

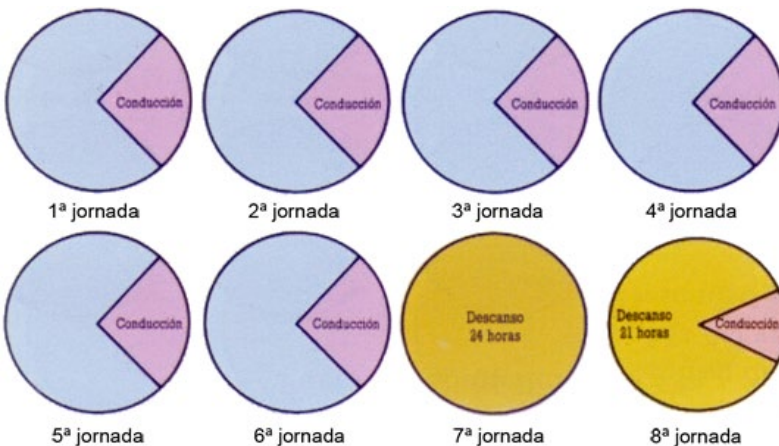


Descanso semanal

Un período de descanso semanal tendrá que comenzarse antes de que hayan concluido seis jornadas consecutivas de 24 horas desde el final del anterior período de descanso semanal.

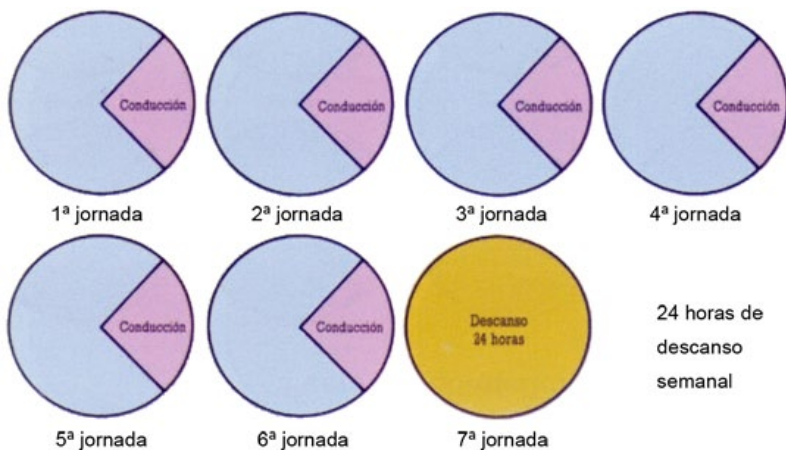
Este periodo de descanso semanal podrá ser normal o reducido.

Período de descanso semanal normal: cualquier período de descanso de al menos 45 horas (es decir, después de conducir seis días consecutivos hay que tomar un descanso de 45 horas ininterrumpidas).

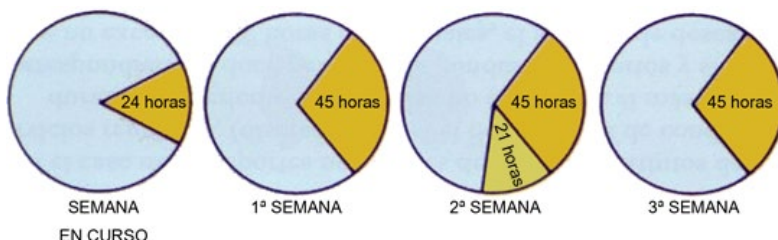


45 horas de descanso semanal

Período de descanso semanal reducido: cualquier período de descanso inferior a 45 horas que se puede reducir hasta un mínimo de 24 horas consecutivas.



Ahora bien, la reducción se compensará con un descanso equivalente tomado en una sola vez antes de finalizar la tercera semana siguiente a la semana de que se trate. Los descansos tomados como compensación por un período de descanso semanal reducido deberán tomarse junto con otro período de descanso de al menos nueve horas.



Fuente: gráficos: Ministerio de Fomento.

DISTRIBUCIÓN IRREGULAR DE LA JORNADA

Sin perjuicio del respeto a la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo y a los períodos mínimos de descanso diario y semanal estudiados, cuando se hubiera establecido la distribución irregular de la jornada a lo largo del año, la duración del tiempo de trabajo efectivo de los trabajadores móviles no podrá superar las 48 horas semanales de promedio en cómputo cuatrimestral ni exceder en ningún caso de las 60 horas semanales.

TRABAJO NOCTURNO

Cuando, sin tener la calificación de trabajador nocturno conforme al artículo 36.1 del Estatuto de los Trabajadores (aquél que realiza normalmente en

período nocturno, de 10 de la noche a 6 de la mañana, una parte no inferior a tres horas de su jornada diaria de trabajo o el que se prevea que puede realizar en tal período una parte no inferior a un tercio de su jornada de trabajo anual), un trabajador móvil realice trabajo nocturno, su jornada de trabajo diaria no podrá exceder de 10 horas por cada período de 24 (art.10 bis.5 RD 1561/1995).

* La normativa comunitaria considera trabajo nocturno el que tiene lugar entre las 00:00 y las 07:00 horas (con un mínimo de 4 horas).

PLURIEMPLEO

En el tiempo de trabajo de los trabajadores móviles se incluirán todas las horas trabajadas para uno o más empresarios en el periodo considerado.

A tal efecto el empresario debe solicitar por escrito al trabajador afectado el cómputo de tiempo de trabajo efectuado para otros empresarios, debiendo el trabajador facilitar estos datos por escrito.

REGISTRO DEL TIEMPO DE TRABAJO

* Todas las empresas del sector deben llevar un registro del tiempo trabajado por cada trabajador móvil, y conservar los datos por tiempo de tres años. El empresario está obligado a facilitar al trabajador que los solicite los datos del registro de su tiempo de trabajo (art.10 bis.5 RD 1561/1995).

Dicho registro equivale a la lectura de los tacógrafos (digital o analógico). Consecuentemente, y a efectos del control de la jornada (períodos de conducción y descanso) en este sector la ITSS podrá:

- Solicitar de la empresa dicho registro del tiempo trabajado.
- Remitir a la Inspección del Transporte Terrestre correspondiente dicho registro o las lecturas/datos de los tacógrafos en el soporte que se nos haya facilitado por la empresa, a efectos de que nos informe sobre los tiempos de conducción y descanso de los trabajadores.

INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA

¿Qué es el tacógrafo? (Guía divulgativa del Ministerio de Fomento)

El tacógrafo, o aparato de control, es un aparato instalado en los vehículos que indica y registra datos acerca de la marcha del vehículo y de determinadas actividades de los conductores.

A partir del 01-01-2006 los vehículos obligados a llevar instalado un tacógrafo y matriculados por primera vez, utilizarán el denominado tacógrafo digital, que además de indicar y registrar, almacena los datos anteriormente señalados. Coexiste pues a partir de esa fecha el uso del tacógrafo analógico y del tacógrafo digital.



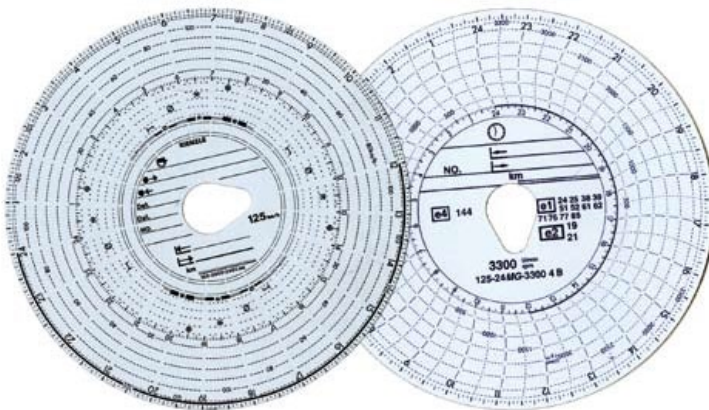
Elemento imprescindible del tacógrafo

En el tacógrafo analógico, **el disco diagrama**. Los discos diagrama tienen una duración de 24 horas.

En el tacógrafo digital, **la tarjeta de conductor** que almacena datos de, al menos, los últimos 28 días de actividad de su titular.

Los discos diagrama y la tarjeta de conductor son personales de cada conductor, por lo tanto acompañarán a éste y no al vehículo.

El conductor colocará el disco diagrama, debidamente cumplimentado, en el tacógrafo y cerrará el aparato.



¿Cómo funciona el tacógrafo?

Desde el momento en que el conductor se hace cargo del vehículo ha de prestar especial atención al tacógrafo, para lo cual:

Si el tacógrafo es analógico, rellenará el disco diagrama anotando manualmente y de forma legible:

- Su nombre y apellido.
- Fecha y lugar donde se encuentra en ese momento.
- La matrícula del vehículo
- Kilómetros que figuran en la lectura del cuentakilómetros.

Si el tacógrafo es digital, al comenzar la jornada, el conductor deberá insertar su tarjeta en la ranura correspondiente, con el vehículo detenido.

Una vez insertada la tarjeta, en el visor del aparato aparecerán la hora local y la hora UTC (la hora en el meridiano cero, sobre Greenwich).

Después el aparato examinará los datos de la tarjeta del conductor y mostrará la hora en la que aquélla se extrajo por última vez. Es en ese momento, cuando el conductor debe registrar, de forma manual, las actividades que haya realizado desde el momento en que extrajo por última vez su tarjeta hasta el momento en que la vuelve a insertar.

A continuación el tacógrafo solicitará del conductor que introduzca el país donde comienza el período de trabajo diario (seleccionándolo en un listado alfabético). En caso de tratarse de un transporte interior en España, también deberá indicarse la Comunidad Autónoma de origen (seleccionándola en un listado alfabético).

Si la tarjeta del conductor hubiera quedado insertada, es decir, si su titular no la hubiera extraído es de el día anterior, únicamente deberá introducir, manualmente, el país y la Comunidad Autónoma (en caso de realizar transporte interior en España) donde comienza el nuevo período de trabajo diario.

Además y para las dos opciones de tacógrafo, ya sea analógico o digital, el conductor colocará el selector de actividad en el modo de tiempo correspondiente a la actividad que vaya a desarrollar.

En el tacógrafo analógico, en la mayoría de los modelos, la selección de actividad, salvo la conducción que se hace automáticamente, se hará manualmente por el conductor.

El selector de actividad indica:

- a. Con el signo: **Un volante de conducir** = el tiempo de conducción.
- b. Con el signo: **Dos martillos cruzados** = otros tiempos de trabajo.
- c. Con el signo: **Un cuadrado partido en diagonal** = el tiempo de disponibilidad.
- d. Con el signo: **Una cama** = las pausas y los períodos de descanso diario.



En el tacógrafo digital, al iniciar la conducción, el selector cambia automáticamente a actividad de conducción en la primera ranura y a disponibilidad en la segunda. Si el conductor detiene el vehículo, el aparato por defecto selecciona, automáticamente, la actividad de otros trabajos. Por ello, si el conductor, después de detener el vehículo, fuera a realizar una actividad diferente a otros trabajos, es decir, pausa, descanso o disponibilidad debe colocar manualmente el selector, en la actividad correspondiente.

Cuando el conductor finalice su jornada de trabajo:

Si el tacógrafo es analógico, el conductor retirará el disco diagrama del tacógrafo y anotará manualmente en el mismo:

- La fecha.
- El lugar donde se encuentra en ese momento.
- El número de kilómetros que figura en la lectura del cuentakilómetros.

El conductor que durante su servicio cambie de vehículo deberá coger el disco diagrama del vehículo que deja, siempre que el disco esté homologado para el tacógrafo del nuevo vehículo, con todos los datos anotados que se describen en el apartado anterior, y en el mismo anotará manualmente en su parte posterior:

- La matrícula del nuevo vehículo del que se hace cargo.
- Los kilómetros que marca la lectura del cuentakilómetros del nuevo vehículo.
- La hora en que se efectúa el cambio del vehículo.

En caso de que el disco diagrama que viene utilizando no esté homologado para el tacógrafo del nuevo vehículo que va a conducir, deberá rellenar un nuevo disco diagrama adecuado al nuevo modelo de tacógrafo antes de reiniciar su actividad.

Si el tacógrafo es digital, antes de la extracción de la tarjeta, el conductor tiene que introducir manualmente, el país donde finaliza el período de trabajo diario, y en caso de tratarse de un transporte interior en España, también la comunidad autónoma.

En caso de que el conductor deje insertada la tarjeta en el aparato de control, deberá introducir, asimismo, los datos del lugar en que finaliza su período de trabajo diario y en caso de tratarse de un transporte interior en España, también la comunidad autónoma.

¿Dónde se solicita la tarjeta de conductor y qué hacer en caso de funcionamiento defectuoso, pérdida o robo?

La tarjeta se solicita por el conductor ante el órgano competente en materia de transportes de la provincia donde aquél tenga fijada su residencia.

En caso de funcionamiento defectuoso, pérdida o robo, el conductor debe solicitar ante el mismo órgano y en el plazo de 7 días una nueva tarjeta.

En caso de funcionamiento defectuoso de la tarjeta de conductor, su titular está obligado a devolverla.

En caso de robo de la tarjeta de conductor, su titular está obligado a denunciar tal hecho ante las autoridades policiales competentes del lugar en que se haya producido el robo.

En caso de pérdida de la tarjeta de conductor, su titular está obligado a hacer una declaración escrita en tal sentido, ante las autoridades que hubieran expedido dicha tarjeta.

En caso de funcionamiento defectuoso, pérdida o robo o de no disponer de la tarjeta del conductor ¿se puede circular?

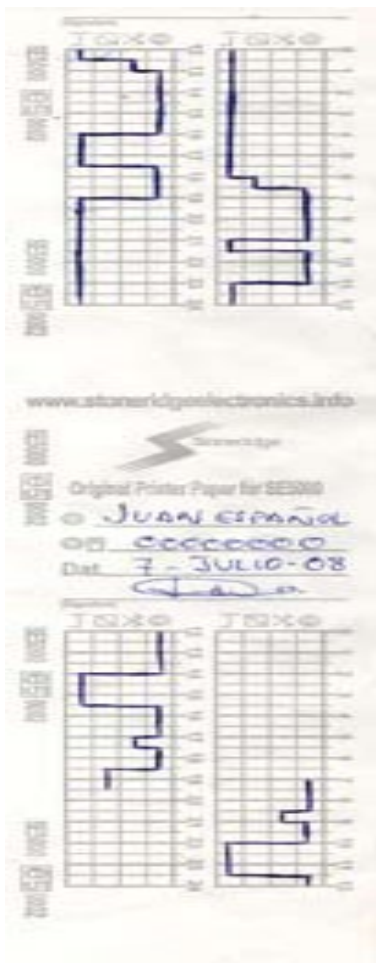
Sí, durante 15 días naturales, o durante un período más largo si fuera necesario que el vehículo volviera a la sede de la empresa, siempre y cuando pueda justificar la imposibilidad de presentar o de utilizar su tarjeta durante ese período.

En estos casos, se deben realizar impresiones diarias de las actividades recogidas en el tacógrafo.

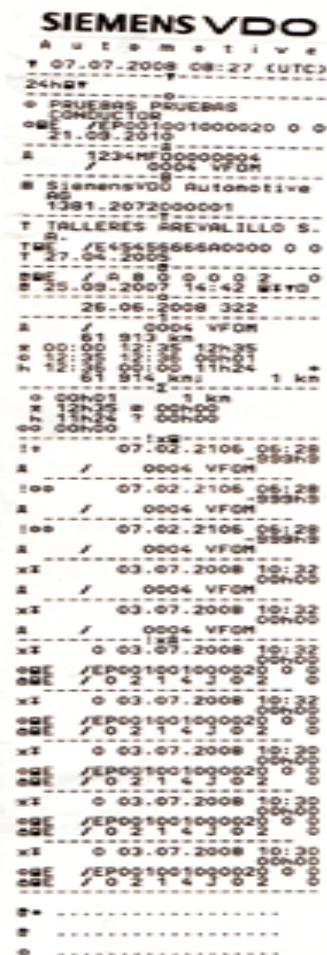
Estas impresiones incluirán:

- Nombre y apellido del conductor.
- Numero del permiso de conducir de la tarjeta de conductor.
- Firma del conductor.

El conductor realizará dos impresiones una al comienzo de la jornada y otra al finalizar la misma.



Impresión diaria dorso.



Impresión diaria cara.

¿Qué hacer en caso de avería del tacógrafo?

Se habrá de reparar por instalador o taller autorizado tan pronto como las circunstancias lo permitan en un periodo de tiempo que no exceda de una semana desde el día en que se produjo la avería.

Hasta que se arregle la avería los conductores deberán anotar manualmente sus actividades. Estas anotaciones pueden hacerse en el reverso de los documentos impresos o del disco diagrama, según se trate de un tacógrafo digital o analógico, y reflejarán todos los datos relativos a los bloques de tiempo que debido a la avería no se hubieran registrado o imprimido por el tacógrafo. Estas anotaciones manuales deberán incluir los datos de identificación personal del conductor, enumerados en el apartado anterior y acompañarán a la tarjeta de conductor o al resto de los discos diagrama.

¿Qué hacer con los discos diagrama utilizados y con la descarga de datos?

El empresario debe conservar los discos diagrama y/o los datos transferidos desde las tarjetas de sus conductores y desde los tacógrafos digitales, durante un año desde su utilización a disposición de los Servicios de Inspección.

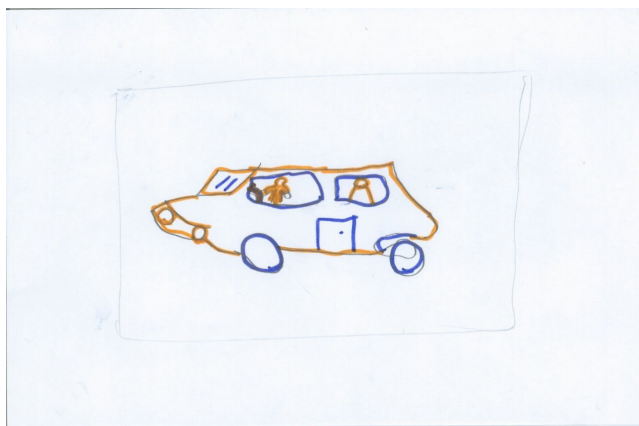
En carretera, el conductor tiene que tener a disposición de los agentes de control que lo soliciten, los discos diagrama correspondientes al día en curso y a los 28 días anteriores y/o la tarjeta de conductor, así como cualquier registro manual, certificado normalizado de actividades o impresión realizada durante este tiempo.

Hechos sancionables

Son hechos sancionables entre otros:

- Carencia de tacógrafo.
- Manipulación del tacógrafo y sus elementos.
- Inadecuado funcionamiento del tacógrafo imputable al transportista.
- Carencia de discos diagrama, impresiones o datos registrados en el aparato de control.
- Falsificación de los discos diagrama, tarjeta del conductor o informes impresos.
- Ausencia de identificación del conductor en el disco diagrama o en el documento de impresión.
- No llevar en el vehículo los discos diagrama o documentos impresos exigibles al conductor.
- Utilización inadecuada del disco diagrama.
- No realizar entradas manuales en el tacógrafo o anotaciones en el aparato de control.
- Obstrucción a los servicios de inspección.

(Fuente: Guía divulgativa del Ministerio de Fomento.)



3. EL VEHÍCULO

3.1. ¿La titularidad del vehículo utilizado por el trabajador modifica las obligaciones preventivas del empresario?

3.2. El vehículo como equipo de trabajo. ¿Se cumplen las obligaciones derivadas de tal condición? ¿Se han modificado sus características técnicas o prestaciones o usos previstos por el fabricante?

3.3. Clases de vehículos. ¿Se ha cumplido en tiempo y forma la obligación de superar las inspecciones técnicas previstas en la normativa de la Autoridad administrativa de tráfico o transporte público o de mercancías?

INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA

El vehículo, independientemente de sus características y de su titularidad, constituye un equipo de trabajo y como tal le es de aplicación la normativa genérica RD 1435/92 (actualmente sustituido por el RD 1644/2008), RD/1215/97 y RD 2177/2004, entre otras y la normativa industrial específica.

La incorporación de la seguridad vial a la gestión de la prevención de riesgos generales de la empresa implica que además del cumplimiento de la normativa específica del tipo de vehículo que se utilice regulada por la Administración bien de industria, transporte o interior (cumplimentar la Inspección técnica de vehículos, por ejemplo) el empresario usuario del vehículo deberá realizar una evaluación inicial y sucesiva de riesgos y una planificación de medidas preventivas de todos sus equipos de trabajo.

Al efecto de esta obligación es intrascendente la titularidad del vehículo, siempre y cuando se ponga al servicio de la actividad productiva empresarial.

Un adecuado mantenimiento de los vehículos es una garantía tanto para evitar averías como para reducir el riesgo de sufrir accidentes de tráfico. Además del mantenimiento que puede llevar a cabo el propio conductor o propietario, el vehículo debe someterse a la Inspección Técnica de Vehículos (I.T.V.) en los siguientes plazos:

Tipo de vehículo	Antigüedad	Frecuencia de la ITV
Motocicletas	Hasta 4 años	Exento
	De más de 4 años	Bienal

Tipo de vehículo	Antigüedad	Frecuencia de la ITV
Ciclomotores	Hasta 3 años	Exento
	De más de 3 años	Bienal
Turismos	Hasta 4 años	Exento
	De 4 a 10 años	Bienal
	De más de 10 años	Anual
Ambulancias y taxis	Hasta 5 años	Anual
	De más de 5 años	Semestral
Vehículos de alquiler	Hasta 2 años	Exento
	De 2 a 5 años	Anual
	De más de 5 años	Semestral
Vehículos de transporte de personas (10 o más plazas)	Hasta 5 años	Anual
	De más de 5 años	Semestral
Caravanas	Hasta 6 años	Exento
	De más de 6 años	Bienal
Vehículos agrícolas	Hasta 8 años	Exento
	De 8 a 16 años	Bienal
	De más de 16 años	Anual
Vehículos especiales	Hasta 4 años	Exento
	De 4 a 10 años	Bienal
	De más de 10 años	Anual
Vehículos adaptados circo o ferias ambulantes	Hasta 4 años	Exento
	De 4 a 6 años	Bienal
	De más de 6 años	Anual
Vehículos transporte de mercancías (PMA hasta 3,5 t.)	Hasta 2 años	Exento
	De 2 a 6 años	Bienal
	De 6 a 10 años	Anual
	De más de 10 años	Semestral
Vehículos transporte de mercancías (PMA mayor 3,5 t.)	Hasta 10 años	Anual
	De más de 4 años	Semestral

Independientemente de que el vehículo cumpla con las inspecciones obligatorias exigidas por la administración de industria, que se ciñen a unos determinados aspectos técnicos y de seguridad, la empresa deberá evaluar el vehículo como un equipo de trabajo contemplando los usos concretos a los que este se destine, esto es un planteamiento distinto y más amplio que los parámetros que permiten superar las ITV, por los propietarios de los vehículos.

4. LA ACTIVIDAD

4.1. ¿Se han evaluado los riesgos específicos del transporte de mercancías?

La actividad del transporte de determinadas mercancías —al margen de las denominadas peligrosas que se tratan más adelante— puede suponer una causa del incremento del riesgo directo a un accidente por:

- Incremento de velocidad. (Transporte de mercancías perecederas).
- Características de la carga. (Piezas de grandes dimensiones, transportes especiales).

4.2. ¿Se han evaluado los riesgos específicos del transporte de viajeros por carretera?

Este tipo de actividad posee una serie de factores de riesgo que derivan de la posible interferencia del pasajero y sus características en la actividad profesional del conductor.

4.3. ¿Se han evaluado los riesgos específicos del transporte urbano?

El tráfico urbano y su intensidad suponen un incremento del estrés considerable, que junto con la actividad de cobro supletorio de billetes y trato con los usuarios, resolución de conflictos, etc. Implican un escenario que debe ser valorado convenientemente.

4.4. ¿Se han evaluado los riesgos específicos del transporte de reparto?

El reparto de mercancías, tanto mayorista como minorista adolece de escasa regulación —no le afecta el sistema de control de jornada tacógrafo— realizado con vehículo de cuatro ruedas o motocicleta, contratado o subcontratado bajo relaciones jurídicas mercantiles o laborales, tiene una serie de características peculiares que generan posibles riesgos a la conducción, principalmente:

- Horarios de recogida y entrega muy ajustados que presionan la velocidad de conducción. (Mensajería).
- Itinerarios desconocidos, búsqueda de direcciones de procedencia y destino.
- Multiplicidad de cargadores/proveedores (ausencia de coordinación preventiva).

- Vehículo propio, lo que supone, en ocasiones, ausencia de mantenimiento, a pesar de estar a disposición de la actividad.

4.5. ¿Se han evaluado los riesgos específicos de la actividad de carga y descarga por medios propios o ajenos?

En la carga y descarga con medios propios manual cabe recordar lo dispuesto en el RD 487/1997, de 14 de Abril, y la Guía Técnica del INSHT.

En la carga y descarga con medios propios, es necesario evaluar los riesgos inherentes al manejo de los sistemas de elevación (RD1215/1997, Anexo II).

Donde existe un incremento del riesgo es la carga/estiba y descarga /des-estiba realizada por medios ajenos en dependencias ajenas del cargador/descargador, donde:

- En algunas ocasiones el conductor no participa en las decisiones que afectan a su propio vehículo (no le permiten salir de la cabina o bien le conminan a una sala de espera aislada).
- En algunas ocasiones la estiba de la mercancía realizada por el cargador se realiza desconociendo las características del vehículo, el orden de carga posterior (otros cargadores/Clientes), y como afecta a la estabilidad del vehículo, lo cual puede provocar un vuelco en la vía.

No se valora la posible incompatibilidad de las cargas distintas en las estibas sucesivas, tanto por tamaño, peso, composición, riesgo de rotura o posible toxicidad por contaminación.

4.6. ¿Se han evaluado los riesgos específicos del tráfico en interior de puertos, aeropuertos y parques logísticos?

Las grandes áreas logísticas, puertos, aeropuertos, terminales, almacenes, suelen contar con planes de organización operativa o preventiva que no coordinan con los transportistas —empresas o autónomos— que a ellos acceden, limitándose a una mera información a la que pueden adherirse y que no contempla el punto de vista del transportista.

Existen supuestos de prohibición de acceso a toda/parte del área de la operación logística y también puede darse el caso de acceso restringido a la plataforma o remolque independiente de la cabeza tractora, siendo los más escasos los supuestos de automatización de la mercancía sin acceso del vehículo.

En todos los supuestos debe existir una coordinación preventiva previa y real.

4.7. ¿Se han adoptado las medidas preventivas consecuentes con las evaluaciones realizadas?



5. LA RUTA. RUTA PROGRAMADA O REGULAR Y RUTA VARIABLE

5.1. ¿Se han evaluado los riesgos inherentes a la ruta prevista o posible?

La ruta es el itinerario previsto por el conductor del vehículo para llegar al destino donde debe finalizarse la prestación laboral.

La ruta puede entrañar en sí misma una serie de riesgos intrínsecos que aumentan más aún el riesgo genérico de accidentabilidad por la conducción de vehículos, por ejemplo:

- Por atravesar tramos de la red viaria en mal estado.
- Por transcurrir por zonas de alta concentración de accidentes, (puntos negros).
- Por la propia peligrosidad del trazado (curvas, pendientes, densidad de tráfico).
- Por la ausencia de zonas previstas como área de descanso, lo que puede prolongar los tiempos de conducción.
- Por atravesar municipios que tienen prohibido el tránsito en determinados días de la semana.

Estos factores y otros más pueden ser conocidos de antemano por el servicio de prevención de la empresa o no, en cuyo caso deberán arbitrarse medidas alternativas.

5.2. ¿Se ha evaluado además el coeficiente de incremento del riesgo por la realización de rutas en países comunitarios o extracomunitarios?

Todas las condiciones anteriormente expuestas pueden variar exponencialmente al tratarse de determinados países de otros ámbitos y en especial aquellos con condiciones de conflicto.

5.3. ¿Se han adoptado las medidas preventivas consecuentes con las evaluaciones realizadas?

6. EL OBJETO DEL TRANSPORTE

6.1. Los Pasajeros. ¿Se han evaluado los riesgos inherentes a la tipología/estado de los mismos; niños, discapacitados, trabajadores durmiendo, despedidas de soltero, idioma, posibles conflictos?

Las características particulares del pasajero deben ser evaluadas porque independientemente que deba ser atendido además de transportado por el trabajador conductor (caso de no existir acompañante), puede generar riesgos a la conducción, tanto por sus carencias como por la conflictividad que puede generar.

6.2. Las mercancías. Sus clases. ¿Se han evaluado los riesgos inherentes a sus características, estiba correcta (riesgo de corrimiento y vuelco del vehículo) o su naturaleza (productos tóxicos, productos de tráfico ilegal, o productos perecederos que presionan la velocidad para su entrega a tiempo)?

Este aspecto ya se ha comentado en apartados anteriores.

6.3. Las mercancías peligrosas. ¿Se cumple la normativa específica. Se cuenta con el Consejero de seguridad? ¿Se cuenta con recursos preventivos al efecto? ¿Se coordinan/unifican ambas figuras?

6.4. ¿Se han adoptado las medidas preventivas consecuentes con las evaluaciones realizadas?



INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA

LAS MERCANCÍAS PELIGROSAS.

Definiciones

Mercancías peligrosas: aquellas materias y objetos cuyo transporte por carretera está prohibido o autorizado exclusivamente bajo las condiciones establecidas en el ADR o en la normativa específica reguladora del transporte de mercancías peligrosas.

Normativa propia: Acuerdo Europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR/2005). **Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español. BOE nº 113 de 12 de mayo de 2006** (deroga al RD 2115/1998, de 2 de octubre).

Normas de conducción y circulación (Extracto)

- Los transportistas adoptarán las medidas precisas para que los vehículos cumplan las condiciones reglamentarias y para que los conductores sean informados sobre las características especiales de los vehículos y tengan la adecuada formación.
- Los conductores que, de acuerdo con lo dispuesto en el ADR, necesiten una formación específica, deberán proveerse de una autorización especial que le habilite para ello.
- Serán aplicables al transporte de mercancías peligrosas las normas establecidas en la legislación sobre conducción de vehículos bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas.
- Serán aplicables al transporte de mercancías peligrosas las normas sobre tiempos de conducción y descanso, y sobre instalación y uso del tacógrafo y sobre límites de velocidad en el sector de los transportes por carretera.

- Los vehículos que transporten mercancías peligrosas, cuando existan itinerarios alternativos por autopista, autovía o plataforma desdoblada para ambos sentidos de circulación, en todo o parte de su recorrido, deberán seguirlos obligatoriamente. Asimismo, cuando existan circunvalaciones, variantes o rondas exteriores a las poblaciones deberán utilizarlas inexcusablemente. Tales vías deberán estar debidamente señalizadas para la circulación de estos vehículos.

Normas técnicas sobre vehículos, unidades de transporte, envases y embalajes y grandes recipientes a granel. (Extracto)

- Como reglamentación complementaria para las pruebas y certificaciones de conformidad con los requisitos reglamentarios, prescritas en el ADR y en este Real Decreto, de recipientes, envases, embalajes y grandes recipientes para granel (GRG) para el transporte de mercancías peligrosas, se cumplirá lo establecido en las disposiciones recogidas en la normativa en vigor de la Administración competente.
- Las pruebas, auditorias y certificaciones de tipo, así como las comprobaciones de conformidad de producción y, en su caso, las inspecciones iniciales, a que se hace referencia en la Reglamentación, serán realizadas por organismos de control.
- Las inspecciones periódicas serán realizadas por organismos de control.
- Cuando se haya producido una reparación, modificación o accidente que haya afectado a la seguridad del depósito o de sus equipos, deberá efectuarse una inspección extraordinaria conforme con lo establecido en la normativa específica aplicable.
- Las reparaciones u otras modificaciones que se pretendan realizar en los depósitos de cisternas y contenedores cisterna deberán ser objeto de un informe favorable de un organismo de control, previo a su ejecución.

Normas de actuación en caso de accidente o avería. (Extracto)

En caso de inmovilización, por accidente o avería, de un vehículo que transporte mercancías peligrosas se actuará de la siguiente forma:

A. **Actuación del conductor o de su ayudante, en su caso:** el conductor o su ayudante adoptarán inmediatamente las medidas que se determinen en las instrucciones escritas para el conductor, facilitadas por el fabricante o el expedidor, para cada materia o clase de materia transportada y aquellas otras que figuran en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial o las normas establecidas al respecto en este Real Decreto o en el ADR, procediendo seguidamente a informar de la avería o accidente al teléfono de emergencia que corresponda, de acuerdo con la relación que, a tal efecto, se publica, con carácter periódico, en el «Boletín Oficial del Estado» mediante resolución de la Dirección General de Protección Civil.

B. Actuación de terceros: en caso de imposibilidad de actuación del conductor o su ayudante para la aplicación de medidas de prevención o protección, cualquier persona que advierta la anormal inmovilización o estado de un vehículo que transporte mercancías peligrosas se abstendrá de actuar sobre las mercancías y facilitará información inicial del hecho a la **Autoridad o su agente más cercano** por el medio más rápido que tenga a su alcance. Asimismo, procurará alertar del peligro existente a quienes puedan resultar afectados e, igualmente auxiliar, en su caso, a las víctimas.

C. Forma de comunicación: la comunicación, en caso de accidente, se efectuará por el medio más rápido posible e incluirá, los siguientes aspectos:

1. Localización del suceso.
2. Estado del vehículo implicado y características del suceso.
3. Datos sobre las mercancías peligrosas transportadas.
4. Existencia de víctimas.
5. Condiciones meteorológicas y otras circunstancias que se consideren de interés para valorar los posibles efectos del suceso sobre la seguridad de las personas, los bienes o el medio ambiente y las posibilidades de intervención preventiva.

Operaciones de carga y descarga. (Extracto)

- El expedidor deberá proporcionar al transportista la información necesaria para la elección del vehículo al contratar el transporte, y éste se responsabilizará de que el vehículo reúna las condiciones exigidas por aquél, así como las exigidas en la normativa vigente para la mercancía transportada.
- La carta de porte, con los datos exigidos en el ADR, así como las instrucciones escritas para el conductor, deberán ser entregadas a éste antes de iniciarse el transporte. El conductor se instruirá sobre las particularidades de la materia que va a transportar, leyendo detenidamente las instrucciones escritas que se le hayan entregado y recabando del expedidor, cargador o intermediario cuantas aclaraciones precise.
- El cargador exigirá la presentación de la siguiente documentación:
 - Certificado de aprobación que autorice a la unidad de transporte a realizar el transporte de la mercancía peligrosa en los casos en que el ADR lo exija.
 - El certificado de formación o autorización especial del conductor en los casos en que el ADR lo exija.
- El personal que realice la carga o la descarga, de acuerdo con las normas establecidas en este Real Decreto, deberá conocer, bajo responsabilidad del cargador-descargador, los siguientes extremos:
 - a. Las características de peligrosidad de la mercancía.
 - b. El funcionamiento de las instalaciones.
 - c. Los sistemas de seguridad y contra incendios, que deberán estar cualificados para su uso.

- d. Los equipos de protección personal requeridos en la instalación y su utilización.
- En todo momento se respetarán las prohibiciones, tanto de embalaje como de transporte en común de las materias, así como las limitaciones de carga y condiciones de transporte prescritas en el ADR, comprobándose, por parte del cargador, tales extremos antes de la salida del vehículo de la planta cargadora.
- Antes de permitir la salida del vehículo después de su carga o descarga, el cargador-descargador realizará una inspección ocular para detectar posibles anomalías: vertidos no percibidos anteriormente, mangueras conectadas, defectos en la estiba de los bultos, etc. En caso de vertidos no se permitirá la salida del vehículo del recinto antes de haber procedido a su correcta limpieza.
- Las instalaciones de carga y descarga dispondrán de áreas de estacionamiento apropiadas para el normal desarrollo de su actividad. Cuando sea necesaria la vigilancia de los vehículos, ésta se adaptará a las condiciones señaladas en el ADR.

Normas especiales en el caso de cisternas y contenedores cisterna. (Extracto)

- El transportista informará, al cargador, de cuál ha sido la última mercancía cargada, debiendo, además, cumplir lo dispuesto en el ADR sobre limpieza de vehículos antes de la carga. El cargador, cuando el producto lo exija, comprobará que la atmósfera interior es la adecuada para realizar la carga. Para el examen interior de las cisternas o contenedores cisterna se utilizarán medios adecuados a las características de la mercancía transportada con anterioridad.
- El cargador-descargador realizará las operaciones de carga y descarga siguiendo estrictamente las instrucciones del ADR y, en su caso, las específicas dadas por el expedidor, teniendo en cuenta, en todo caso, lo siguiente:
 1. Cuando la naturaleza de la materia lo requiera, se derivará a tierra la masa metálica de la cisterna.
 2. Se evitarán desbordamientos o emanaciones peligrosas que pudieran producirse.
 3. Se vigilarán las tensiones mecánicas de las conexiones al ir descendiendo o elevándose la cisterna.
 4. No se emitirán a la atmósfera concentraciones de materias superiores a las admitidas por la legislación correspondiente.
 5. Cada planta tendrá unas instrucciones específicas respecto a otras condiciones de la operación de cada mercancía que se carga o descarga cuando sean distintas a las normas generales.
 6. El vehículo deberá estar inmovilizado y con el motor parado durante toda la operación de carga o descarga, excepto cuando su funcionamiento sea necesario para realizar tales operaciones. El cargador

comprobará, con suficiente garantía, el peso o volumen cargado y el grado de llenado.

- El cargador-descargador limpiará externamente el vehículo, la cisterna o contenedor cisterna de los posibles restos de la mercancía que puedan haberse adherido durante la carga o descarga.

Consejero de Seguridad

Las obligaciones del consejero de seguridad para la carga, descarga y transporte de mercancías peligrosas queda regulada por el ADR en vigor y el Real Decreto 1566/1999.

- * ADR 2005 (BOE nº 18, de 21 de enero de 2005).
- * RD 1566/1999, de 8 de octubre, sobre los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable (BOE nº 251, de 20 de octubre de 1999).

Funciones en la empresa

Las empresas que transporten mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable o que sean responsables de las operaciones de carga o descarga vinculadas a dicho transporte deberán designar al menos un consejero de seguridad encargado de contribuir a la prevención de los riesgos para las personas, los bienes o el medio ambiente inherentes a dichas actividades.

El consejero asumirá las siguientes obligaciones:

- a) Examinar el cumplimiento por la empresa de la normativa aplicable al transporte de mercancías peligrosas.
- b) Asesorar a la empresa en las operaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas:
 - Identificación de las mercancías peligrosas transportadas.
 - Valoración de las necesidades específicas en la adquisición de medios de transporte.
 - Material utilizado para el transporte de mercancías peligrosas o para las operaciones de carga o descarga.
 - Que el personal implicado posea formación adecuada y figure en su expediente.
 - La aplicación de procedimientos de urgencia en caso de accidentes o incidentes durante el transporte o las operaciones de carga y descarga.
 - La realización de análisis o partes de accidentes, incidentes o infracciones graves.
 - La aplicación de medidas adecuadas para evitar su repetición.
 - La observancia de la legislación y las necesidades específicas referentes al transporte de mercancías peligrosas en la elección de subcontratistas o terceros intervinientes.

- La comprobación de que el personal encargado dispone de procedimientos de ejecución y consignas detalladas.
 - La realización de acciones de sensibilización sobre los riesgos.
 - Comprobación de la existencia a bordo de los medios de transporte, de los documentos y de los equipos de seguridad necesarios que deban acompañar a los transportes, y la conformidad de dichos documentos y equipos con la normativa.
 - La aplicación de procedimientos de comprobación con objeto de garantizar la observancia de las reglas relativas a las operaciones de carga y descarga.
- c) Redactar un informe anual destinado a la dirección de la empresa, sobre las actividades de la misma relativas al transporte de mercancías peligrosas.
- d) Formación adecuada del personal implicado y realización de acciones de sensibilización acerca de los riesgos ligados al transporte de mercancías peligrosas o a las operaciones de carga o descarga de dichas mercancías.

Formación

El personal deberá conocer perfectamente las disposiciones generales de la reglamentación referente al transporte de mercancías peligrosas.

La formación dispensada deberá tener como objeto sensibilizar al personal sobre los procedimientos a seguir para la manipulación en condiciones de seguridad y los procedimientos de emergencia.

Esta formación tratará los riesgos y peligros que presentan las mercancías peligrosas, que deberá ser adaptada a la gravedad de los riesgos de los daños o de exposición en que se pueda incurrir en caso de incidente durante el transporte de mercancías peligrosas, incluyendo la carga y descarga de éstas.

Nos encontramos, pues, ante una figura proveniente de la normativa de transportes que es muy similar al Recurso Preventivo laboral regulado en el Artículo 32, bis de la Ley 31/95.



7. LA ORGANIZACIÓN PREVENTIVA DEL EMPRESARIO

7.1. ¿Se cuenta con un Plan de medidas de emergencia que contemple los aspectos aquí tratados?

El artículo 20 de la ley de PRL establece que el empresario deberá analizar las posibles situaciones de emergencia y adoptar las medidas necesarias en materia de primeros auxilios, lucha contra incendios y evacuación de los trabajadores; es evidente que la situación del trabajador conductor —la mayor de las veces— trabaja solo y está a muchos kilómetros de distancia de su empresa debe necesitar unos protocolos de actuación en caso de emergencia que se coordinen con los servicios públicos y que prevean la no respuesta del principal afectado por desfallecimiento o accidente y que actúen o se activen por sistemas denominados de no respuesta.

Los supuestos de activación de las medidas de emergencia deberán tener en cuenta los diversos factores aquí contemplados.

7.2. ¿Se ha proporcionado información preventiva a los trabajadores?

La información preventiva que se contiene en esta guía deberá ser puesta en conocimiento de los trabajadores conductores, debidamente adaptada a sus circunstancias y actualizada y verificada constantemente.

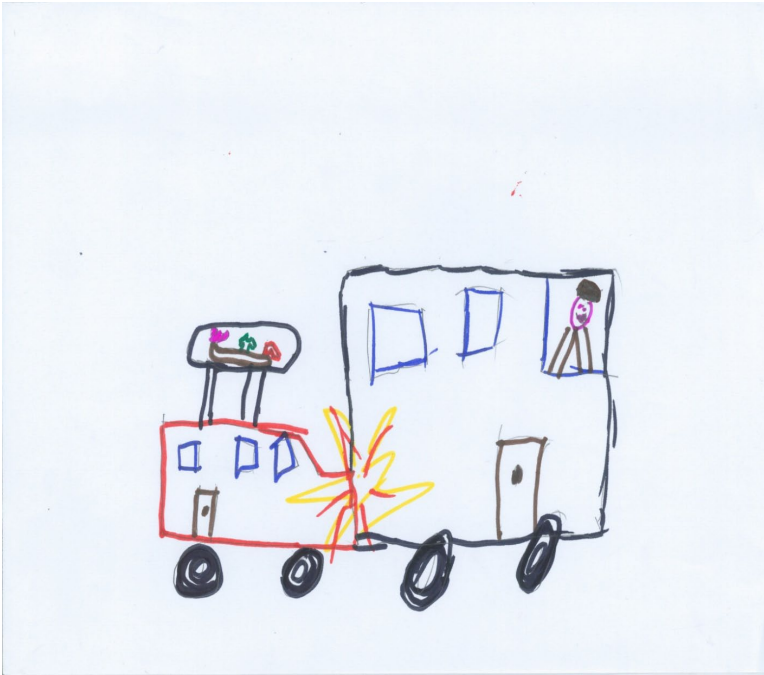
7.3. ¿Se ha impartido formación preventiva específica en seguridad vial y en los aspectos aquí relacionados que inciden directa o indirectamente también en el riesgo contemplado?

7.4. ¿Se ha contado con la participación de los representantes de los trabajadores en la evaluación del riesgo de accidente laboral de tráfico y en la planificación de las medidas preventivas?

7.5. ¿Se les ha proporcionado la formación e información preventiva específica en esta materia en atención a su condición de representantes legales de los trabajadores?

7.6. ¿Se han adoptado las medidas de coordinación preventiva derivadas del artículo 24 de La LPRL y del RD 171/04.

- **Empresario titular del centro de trabajo.**
- **Empresario Principal.**
- **Empresarios Concurrentes.**
- **Trabajadores Autónomos.**



INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA

EL TRABAJADOR CONDUCTOR AUTÓNOMO. LA COORDINACIÓN PREVENTIVA

Concepto

La Ley Orgánica 20/2007 (Estatuto del Trabajador Autónomo), define al Autónomo como las personas físicas que realicen de forma habitual, personal, directa, por cuenta propia y fuera del ámbito de dirección y organización de otra persona, una actividad económica o profesional a título lucrativo, den o no ocupación a trabajadores por cuenta ajena.

La Ley Orgánica 20/2007 en su art.4.3 letra e) introduce como novedad el reconocimiento como derecho individual del autónomo en el ejercicio de su actividad profesional: el derecho a su integridad física y a una protección adecuada de su seguridad y salud en el trabajo, desarrollándolo en su art.8 (destaca el derecho a interrumpir su actividad y abandonar el lugar de trabajo cuando considere que dicha actividad entraña un riesgo grave e inminente para su vida o salud; así como en **materia de coordinación de actividades preventivas**).

Hay que destacar la nueva regulación del TRADE (Trabajadores autónomos dependientes, Arts.11 a 18 LO 20/2007, desarrollados por el RD 197/2009):

- Aquéllos que realizan una actividad económica o profesional a título lucrativo y de forma habitual, personal, directa y predominante para una persona física o jurídica, denominada cliente, del que dependen económicamente por percibir de él, al menos, el 75% de sus ingresos por rendimientos de trabajo y de actividades económicas o profesionales.
- A diferencia del autónomo, respecto del que se mantiene la voluntad de la cobertura del riesgo profesional, el TRADE tiene la cobertura de dicho riesgo como obligatoria y a su cargo (art.26.3 LO 20/2007) y
- A diferencia del autónomo común **se entenderá por accidente de trabajo** toda lesión corporal del trabajador autónomo económicamente dependiente que sufra con ocasión o por consecuencia de la actividad profesional, considerándose también accidente de trabajo el que sufra el trabajador al ir o volver del lugar de la prestación de la actividad, o por causa o consecuencia de la misma. Salvo prueba en contrario, se presumirá que el accidente no tiene relación con el trabajo cuando haya ocurrido fuera del desarrollo de la actividad profesional de que se trate.

* La Disposición Adicional Undécima de la LO 20/2007 reitera la regla del art.1.3 letra g) del ET respecto de los transportistas.

El artículo 1.3 letra g) del Estatuto de los trabajadores (RD Legislativo 1/95 de 24 de marzo, BOE 29 de marzo) dice:

«A tales efectos se entenderá excluida del ámbito laboral la actividad de las personas prestadoras del servicio de transporte al amparo de autorizaciones administrativas de las que sean titulares, realizada, mediante el correspondiente precio, con vehículos comerciales de servicio público cuya propiedad o poder directo de disposición ostenten, aun cuando dichos servicios se realicen de forma continuada para un mismo cargador o comercializador.».

El deber de coordinación preventiva

En el transporte por carretera y en instalaciones la coordinación preventiva también es importante, principalmente en:

- Operaciones de carga, descarga y estiba/desestiba, en la que intervienen empresas distintas o empresas y trabajadores autónomos subcontratados o no.
- Tráfico interior, terminales, puertos, bases logísticas, grandes superficies.
- Vehículos o cabezas tractoras que utilizan remolques o plataformas de otras empresas en un trayecto y varían constantemente.

En definitiva en todas aquellas operaciones o actividades en las que deban intervenir dos o más empresas o trabajadores autónomos, que necesariamente habrán de coordinar sus sistemas preventivos de los riesgos de sus trabajadores y de los trabajadores de los demás.

La ley de Prevención de riesgos Laborales regula el deber de coordinación preventiva entre empresarios en su artículo 24:

Art. 24. Coordinación de actividades empresariales.—1. *Cuando en un mismo centro de trabajo desarrollen actividades trabajadores de dos o más empresas, éstas **deberán cooperar** en la aplicación de la normativa sobre prevención de riesgos laborales. A tal fin, establecerán los medios de coordinación que sean necesarios en cuanto a la protección y prevención de riesgos laborales y la información sobre los mismos a sus respectivos trabajadores, en los términos previstos en el apartado 1 del artículo 18 de esta ley.*

2. *El empresario titular del centro de trabajo adoptará las medidas necesarias para que aquellos otros empresarios que desarrollen actividades en su centro de trabajo reciban la información, y las instrucciones adecuadas, en relación con los riesgos existentes en el centro de trabajo y con las medidas de protección y prevención correspondientes, así como sobre las medidas de emergencia a aplicar, para su traslado a sus respectivos trabajadores.*

3. **Las empresas que contraten o subcontraten con otras la realización de obras o servicios correspondientes a la propia actividad de aquéllas y que se desarrollen en sus propios centros de trabajo deberán vigilar el cumplimiento por dichos contratistas y subcontratistas de la normativa de prevención de riesgos laborales.**

4. *Las obligaciones consignadas en el último párrafo del apartado 1 del artículo 41 de esta Ley serán también de aplicación, respecto de las operaciones contratadas, en los supuestos en que los trabajadores de la empresa contratista o subcontratista no presten servicios en los centros de trabajo de la empresa principal, siempre que tales trabajadores deban operar con maquinaria, equipos, productos, materias primas o útiles proporcionados por la empresa principal.*

5. Los deberes de cooperación y de información e instrucción recogidos en los apartados 1 y 2 serán de aplicación **respecto de los trabajadores autónomos que desarrollen actividades en dichos centros de trabajo.»**

Es importante para cerrar el requisito que abre la responsabilidad solidaria del contratista principal en el artículo 24.3 de la ley 31/95 —misma actividad y mismo centro de trabajo— desarrollar el **concepto de centro** de trabajo a la luz de la jurisprudencia, pues si entendemos que el concepto centro de trabajo es expansible, ello implicaría la responsabilidad solidaria en la actividad del transporte subcontratado por parte de las empresas contratistas a pesar de que el lugar/centro de trabajo compartido sea la ruta, la vía pública, es decir, romper el concepto estático:

Tribunal Supremo. Sala de lo Social, Sección 1ª, Nº de Recurso: 576/2007, de **10 de Diciembre de 2.007**, citando a la Sentencia del Tribunal

Supremo de 18 abril 1992, (Recurso 1178/1991), establece en su fundamento jurídico tercero:

*«en los casos de contratas o subcontratas, la posibilidad de que la responsabilidad que venimos examinando, alcance tanto al empresario directo o contratista como al principal, cuando exista base suficiente para ello». Sentencia que **acabó aceptando como centro de trabajo, a estos efectos, un poste eléctrico en medio del campo y, ocurrido accidente en ese lugar, declaró la responsabilidad solidaria de la empresa eléctrica titular del mismo.***

*La Sentencia de 5 mayo 1999 (Recurso 3656/1997) recordaba que **«lo decisivo, como ocurre también en otros supuestos como en el caso de la empresa usuaria en el trabajo temporal, es el hecho de que «el trabajo se desarrolle en muchos casos bajo el control y la inspección de la empresa principal, o en relación con lugares, centros de trabajo, dependencias o instalaciones de ésta, y que además los frutos y consecuencias de ese trabajo repercuten en ella,** produciéndose así una peculiar situación en la que participan los empleados del contratista, éste y también la empresa principal, situación en la que concurren conexiones e interferencias mutuas entre estas tres partes que en ella se encuadran».*

Real decreto 171/2004 de 30 de Enero por el que se desarrolla el artículo 24 de la ley 31/95.

«Artículo 2. Definiciones

A los efectos de lo establecido en este real decreto, se entenderá por:

Centro de trabajo: *cualquier área, edificada o no, en la que los trabajadores deban permanecer o a la que deban acceder por razón de su trabajo.»*

Ley Orgánica 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del trabajo autónomo.

Artículo 8. Prevención de riesgos laborales.

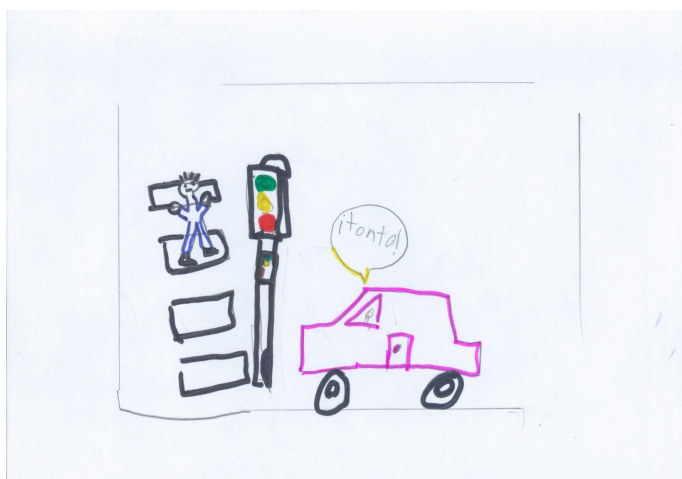
«3. Cuando en un mismo centro de trabajo desarrollen actividades trabajadores autónomos y trabajadores de otra u otras empresas, así como cuando los trabajadores autónomos ejecuten su actividad profesional en los locales o centros de trabajo de las empresas para las que presten servicios, serán de aplicación para todos ellos los deberes de cooperación, información e instrucción previstos en los apartados 1 y 2 del artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.

4. Las empresas que contraten con trabajadores autónomos la realización de obras o servicios correspondientes a la propia actividad de aquéllas, y que se desarrollen en sus propios centros de trabajo,

deberán vigilar el cumplimiento de la normativa de prevención de riesgos laborales por estos trabajadores.../...

5. Cuando los trabajadores autónomos deban operar con maquinaria, equipos, productos, materias o útiles proporcionados por la empresa para la que ejecutan su actividad profesional, pero no realicen esa actividad en el centro de trabajo de tal empresa, ésta asumirá las obligaciones consignadas en el último párrafo del artículo 41.1 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.../...

7. El trabajador autónomo tendrá derecho a interrumpir su actividad y abandonar el lugar de trabajo cuando considere que dicha actividad entraña un riesgo grave e inminente para su vida o salud.».



8. LA INVESTIGACIÓN DE LOS ACCIDENTES LABORALES DE TRÁFICO

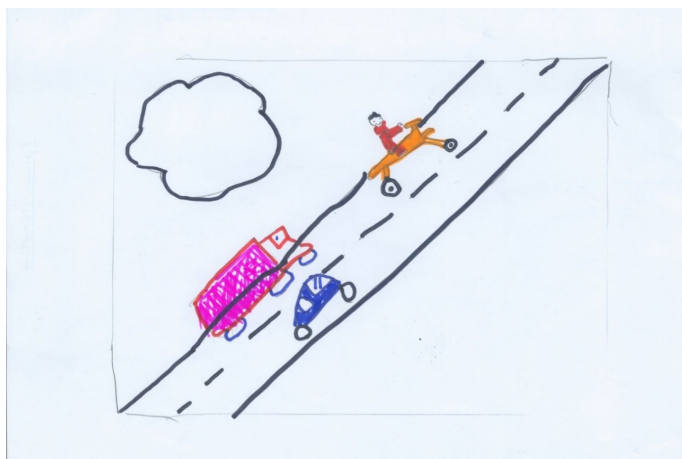
8.1. ¿Se investigan por el Servicio de Prevención las circunstancias directas e indirectas que pueden haber influido en el accidente laboral de tráfico, tanto en misión como *in itinere*?

El principal hándicap de los Servicios de prevención, tanto propios como ajenos, es actualmente la falta de formación **específica** en materia de seguridad vial, tanto en los términos convencionales de la doctrina científica como en los aspectos jurídico-técnicos aquí contemplados. Actualmente sólo reciben los técnicos superiores formación en esta materia de acuerdo con lo establecido en el anexo VI del RD 39/97 de 17 de Enero (Técnicas afines). Para que las empresas puedan implantar en sus sistemas de prevención estos nuevos conocimientos y estrategias, antes lógicamente, deberán ser correctamente

asesorados por los Servicios de prevención de acuerdo con lo establecido en los artículos 15.1.e) y 31 de la ley 31/95 de PRL.

8.2. ¿Se tienen en cuenta en esa investigación los factores aquí desarrollados junto con los factores relacionados con la pericia del conductor o terceros?

Este es el principal objetivo de esta Guía.



8.3. ¿Se implantan las medidas propuestas en la planificación de la actividad preventiva y se comprueba su eficacia?

INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA

Concepto legal y jurisprudencial de accidente in itinere

La definición de accidente de trabajo prácticamente viene siendo la misma desde la Ley del año 1900, entendiéndose por tal toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo, lo que nos lleva a la necesidad de comprobar la efectiva concurrencia de tres notas esenciales: una lesión corporal, sufrida por el trabajador por cuenta ajena, y con ocasión o por consecuencia del trabajo.

La nota de ajenidad en la prestación laboral implica problemas respecto de los Regímenes Especiales de la Seguridad Social en las relaciones laborales de carácter especial (deportistas profesionales, artistas, personal de alta dirección, servicios del hogar familiar, trabajadores minusválidos, etc.), en los cuales habrá que estar a su específica regulación, no obstante la deseable unidad con el Régimen General de la Seguridad Social, para atender las particularidades de la relación concreta entre las partes.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 115.2.a). de la Ley General de la Seguridad Social, accidente in itinere será aquel que se produzca al ir o al volver al lugar de trabajo, pero el legislador no especifica extremos concretos y detalles necesarios para completar la definición, tales como cuál es el otro punto de destino, qué medio ha de emplearse en el desplazamiento, o cómo debe hacerse el trayecto (Ordeig Fos). Ha sido la jurisprudencia de nuestros Tribunales quién ha determinado y rellenado estas incógnitas configurando así el concepto completo de accidente de trabajo.

Para admitir la existencia de un accidente laboral in itinere es ineludible que el trabajador haya sufrido una lesión corporal que tenga una relación de causalidad con el trabajo realizado y durante el trayecto de ida o vuelta al puesto de trabajo o al domicilio. De esta manera, ya no serán accidentes laborales in itinere cuando exista una circunstancia o hecho acreditado que no guarde relación con la prestación laboral.

La relación de causalidad significa que debe haber una clara conexión o unión entre el tiempo y lugar donde se cumple con el trabajo y el tiempo y lugar en que se produce el accidente.

Tradicionalmente los accidentes sufridos por los trabajadores con ocasión de su desplazamiento al centro de trabajo, tanto al ir o al volver, se entienden englobados bajo el concepto de accidente laboral, entrando por tanto la cobertura como responsabilidad objetiva del Sistema de la Seguridad Social.

No existe una normativa que determine de manera reglada los supuestos que en la realidad pueden definirse como accidentes in itinere (del latín iter =camino). Por ello se acude con especial relevancia a la interpretación de la finalidad de la Ley como a las orientaciones del Tribunal Supremo.

Así, existirá un accidente laboral in itinere cuando la lesión sufrida por el trabajador haya sido en el decurso del domicilio al puesto de trabajo y de éste al domicilio, sin interrupciones voluntarias y por el camino habitual o usual.

Esta situación requerirá, como es lógico, apreciar en conjunto todas las circunstancias concurrentes, y en especial: el momento del inicio del desplazamiento, el recorrido usual, el medio empleado, el domicilio y su definición, así como posibles desviaciones o interrupciones voluntarias en el recorrido por parte del trabajador. Elementos todos ellos apreciados por la doctrina y la jurisprudencia. Siguiendo a la profesora Sánchez-Rodas¹, habrá que analizar los siguientes aspectos definidores del accidente in itinere:

1. Elemento teleológico

Debemos partir de la base que sólo será considerado accidente in itinere el ocurrido al ir o al volver al trabajo, a desarrollar el contenido de la prestación laboral; en tal sentido se pronunció la STCT de 7-10-80 al no reputar como laboral el accidente sufrido cuando la estancia en el lugar de trabajo no tiene por finalidad trabajar o actividad conexa.

¹ «El accidente in itinere» Ed. Comares 1.998.

No obstante la jurisprudencia ha mantenido una interpretación amplia del concepto «actividad laboral», calificando como laborales los accidentes en itinere ocurridos con ocasión de la realización de actividades que si bien no constituyen idas y venidas del trabajo guardan estrecha conexión con el mismo. Así lo admite el Tribunal Supremo en sentencias de 24-10-63 y 11-1-57 sobre ir a cobrar el salario o desplazarse a recibir la asistencia médica prescrita.

Por el contrario no cabe admitir como laboral el siniestro ocurrido en viaje privado y en tiempo de vacación oficial (STS 19-6-82).

2. El lugar de trabajo

El concepto lugar de trabajo que requiere el legislador es más amplio que el concepto de empresa o centro de trabajo. Nuevamente la jurisprudencia de los tribunales va desarrollando que entiende por lugar de trabajo en sentido amplio, y así señala que lugar de trabajo constituye no sólo el local, establecimiento o dependencia de la empresa en el que el operario se encuentra por razón de dicho trabajo, sino también los vestuarios destinados a prepararse a desarrollarlo (STS 28-4-83).



No impide la consideración de accidente laboral:

La titularidad del local distinta del empleador (STSJ de Murcia 10-6-96).

El hecho de que el trabajador no se encuentre físicamente presente en el puesto de trabajo, siempre y cuando prestara servicios de localización, con

obligación de ser hallado en cualquier momento, produciéndose el desenlace al incorporarse al trabajo de guardia de localización (STS 1-6-82).

Por todo ello la profesora Sánchez-Rodas concluye que el término acertado sería calificar accidentes in itinere los accidentes que tengan como punto de destino o punto de salida el lugar donde efectivamente el trabajador desarrolle su actividad, incluso aunque no coincida con lo que podría ser calificado como empresa o centro de trabajo.

3. El Concepto de domicilio

El Art. 40 del Código Civil dispone que para el ejercicio de los derechos y el cumplimiento de las obligaciones civiles, el domicilio de las personas naturales es el lugar de su residencia habitual, y en su caso, el que determine la Ley de Enjuiciamiento Civil.

Para nuestro ámbito, no necesariamente tiene que exigirse esta idea de residencia habitual para hablar de domicilio del trabajador, como se verá.

Al margen de determinados problemas en cuando a la definición de domicilio, sus dependencias y anexos, especialmente difíciles en accidentes ocurridos cuando todavía no se ha accedido al medio elegido para acudir al puesto de trabajo, lo cierto es que se admite como realidad incuestionable que puede existir un domicilio familiar y otro habitual o de trabajo que no es necesariamente el legal y que debe tener su acogida favorable para hablar del concepto de accidente in itinere. Y ello porque debe tenerse en cuenta que el trabajador es miembro de una familia de la que no puede desvincularse por motivos laborales.

El legislador español no exige en la definición de accidente in itinere que la ida o la vuelta se realicen desde el domicilio del trabajador (Alonso Olea y Tortuero Plaza).

Así, son nuestros tribunales los que han exigido que sea el domicilio del trabajador el punto geográfico donde se inicie o finalice dicho trayecto. El domicilio no sólo deberá ser el legal o el habitual, sino el habitual punto de partida o llegada del empleado al del lugar de trabajo (STS 26-10-66).

También abarca el domicilio real y habitual durante la temporada estival (STS 2-5-67), el de los fines de semana (STS 22-5-76), o el domicilio de la familia del trabajador al que este ha ido a visitar aprovechando un corto permiso).

Alonso Olea y Tortuero Plaza señalan, interpretando la jurisprudencia del TS en sentencias de 4-5-83 y 27-10-83, **que el riesgo comienza y termina en la puerta de la casa, en la del piso, no en la de la calle.**

Con ello se salva posibles controversias dada la variedad arquitectónica de viviendas, y la existencia de elementos comunes y privativos.

Por este motivo se admite como accidente in itinere los sufridos por el trabajador en el garaje o portal del inmueble, aunque excluyendo los ocurridos todavía dentro del domicilio y cuando no se ha iniciado el camino al trabajo.

4. Elemento Cronológico

El accidente in itinere ocurre fuera de la jornada laboral pero en tiempo inmediato y próximo a las horas de entrada y salida al trabajo y en el tiempo prudencial. El necesario para efectuar tal recorrido (STS 16-5-60 y 27-5-70).

El mero retraso por el tráfico no impide la calificación de accidente in itinere (STCT 18-4-67).

5. La tipología del trabajo

Para valorar un accidente in itinere no se puede desconocer el tipo concreto de tareas que realiza el trabajo.

La relación de representante o vendedor-cliente es extraordinariamente compleja y en ella entran los llamados almuerzos o cenas de trabajo (STS 21-5-84).

6. Interrupciones durante el trayecto

Si bien la jurisprudencia es flexible en algunos aspectos, por ejemplo cuando admite la posible existencia de un doble domicilio (uno para días laborales y otro familiar para fin de semana, o incluso en temporadas de verano), no lo es tanto en cuando a los recorridos habituales.

No se aplica accidente laboral en los accidentes ocurridos en lugares lejanos a los caminos normales para ir al centro de trabajo o de éste al domicilio, ni cuando se utiliza ese camino normal pero en momentos o por razones totalmente ajenas a la relación laboral.

No habrá relación entre el accidente y el trabajo cuando el trabajador se haya desviado del recorrido de ida y vuelta. No se asumen interrupciones en ese camino más que las debidamente justificadas, lo cual plantea el problema de la justa causa, o las que tengan una duración breve. Por ello no se tendrán en cuenta como regla general las paradas o interrupciones que se efectúen para desplegar una actividad en interés propio del trabajador, salvo determinadas excepciones.

Tampoco impide la calificación de accidente in itinere laboral el hecho de que el trabajador durante el trayecto haya tenido interrupciones «siempre y cuando la conducta del trabajador responda a los patrones usuales de comportamiento del común de las gentes.» (STS 21-5-8).

No obstante la jurisprudencia no es unánime en la valoración de las interrupciones o desviaciones, así:

No se admiten:

1. La detención en un bar (TS 23-9-72)
2. Fallecimiento en un caserío deshabitado a donde se trasladó voluntariamente y que se encontraba ubicado fuera del camino normal de ir o volver de su casa al trabajo. (TS 10-2-86).

Sí se admiten: (STS 16-12-71; 30-10-73 y 28-12-73) y (STCT 4-11-86)

1. Parada de 30 minutos en el bar para refrescar.
2. La dedicada para ir al aseo.
3. La conversación con un amigo.
4. La desviación para hacer una compra.
5. La parada poco más de una hora para comer con su padre en el domicilio de éste.
6. La visita al hijo hospitalizado que le cogía de paso.
7. La parada en un bar relacionada con la actividad profesional.

Conclusión:

«Debe observarse cierta flexibilidad y considerar que un accidente no pierde su carácter de laboral por el hecho de que exista alguna circunstancia que motive la detención del trabajador en el camino habitual de su trabajo o su domicilio y viceversa, siempre que la detención no sobrepase los límites temporales de lo que debe considerarse normal o habitual.» (STS 15-7-86).

Debe valorarse la observación de una conducta apropiada al **patrón normal o estándar**, a la actividad de las experiencias ordinarias y comunes, extraída del normal desenvolvimiento de los trabajadores.

Por ello, se sigue considerando accidente in itinere cuando se realizan paradas para atender necesidades de tipo social o humanas, siempre que haya **unidad de acto en el trayecto**, no cuando se hace por parte del trabajador un desvío o una circulación por direcciones opuestas o contrarias al domicilio, ya sea para acudir a un bar o para efectuar compras por exclusivos intereses personales y ajenos a los deberes profesionales.

No obstante, alguna resolución judicial estima más importante que exista una unión necesaria con el puesto o lugar de trabajo, que en todo caso debe existir, que los posibles puntos iniciales o finales del trayecto desarrollado.

7. Elemento topográfico

Además de los requisitos ya enumerados nuestra jurisprudencia viene exigiendo que el trayecto utilizado por el trabajador accidentado sea el normal y habitual que siga para su desplazamiento. (STS 22-1-62). Razón por la cual en algunos casos se ha negado accidente in itinere al siniestro producido en un lugar que se hallaba en la ruta contraria y habitual, lejana por lo demás, de la utilizada por el trabajador.

8. Elemento mecánico

Para los medios empleados, se suele admitir cualquier tipo de medio de transporte, ya sea de titularidad pública o privada, incluso los desplazamientos a pie, y hasta la utilización de manera alternativa o distinta de uno o varios de esos medios. Como se verá más adelante, el empresario puede exonerarse de responsabilidad cuando en el contrato de trabajo se estipule la cesión al trabajador de un medio de transporte para acudir al puesto de trabajo, y el trabajador utiliza otro medio distinto y además prohibido por cláusula contractual por los riesgos que implica.

Este elemento implica la utilización de medios de locomoción normales (STCT 4-7-77). Cuando el trabajador se desplaza utilizando un medio de locomoción distinto del establecido por el empleador, pero sin la autorización expresa de este último, el siniestro que pueda acontecer no tendrá la consideración de accidente in itinere ya que el acto enteramente libre y personal del trabajador rompe el nexo causal, esto es, la relación entre el accidente y el trabajo (STS 24-1-80).

Concepto legal y jurisprudencial de accidente en misión

El accidente en misión es un accidente de trabajo normal y corriente que ocurre «*en viaje de servicio durante el trayecto que el trabajador debe cubrir por motivos profesionales, durante el cumplimiento de una misión o actividad comprendida dentro del ámbito del trabajo.*» (STS 11-1-1996).

Por tanto no es un accidente in itinere, ya que no se cumplen los requisitos básicos de éste último. Se trata de una modalidad más de accidente laboral que puede sufrir el trabajador en el desarrollo de las funciones encomendadas, y que no tienen por qué sufrir solamente los transportistas sino todos aquellos trabajadores, incluso los de oficina, que tiene que desplazarse en vehículo dentro de la jornada laboral para cumplir una orden o instrucción específica del empresario.

Diferencias entre el accidente in itinere y el accidente en misión

Los denominados accidentes en misión también son accidentes laborales, pero no in itinere, sino de la categoría laboral pura y simple.

Al ser el accidente en misión un accidente laboral común, gozará de la presunción favorable a la conceptualización del mismo como accidente de trabajo (STSJ, S.Social, Madrid de 23-11-94), es decir como si se tratara de un accidente ocurrido en el recinto de la empresa y en horario laboral (STSJ La Rioja 10-3-92).

Por el contrario, dicha presunción iuris tantum (se presume accidente de trabajo salvo prueba en contrario) de que son constitutivos de accidente de trabajo las lesiones que sufra el trabajador durante el tiempo y en el lugar de trabajo no resulta extensible a los accidentes in itinere que por definición, ocurren fuera del lugar y del tiempo de trabajo, de lo cual se extrae la conclusión siguiente: el accidente in itinere no se presume nunca, sino que requiere prueba plena e indudable (STSJ Valencia 17-1-94).

Un trabajador sufrió la indisposición cuando regresaba al centro de trabajo conduciendo el vehículo hormigonera de la empresa, y, frente a cualquier duda que al efecto pudiera presentarse, está claro que el supuesto nunca sería calificable como suceso in itinere, sino como accidente de trabajo puro y simple, pues ocurre en trayecto que el operario tiene necesariamente que recorrer como consecuencia de su trabajo, al reintegrar la hormigonera a la empresa, tras realizar cometidos fuera de ella, tratándose de lo que en doctrina es conocido como accidente en misión, con igual cobertura que el propiamente dicho, acaecido en el lugar ordinario de trabajo.

III. TABLA DE REFERENCIAS NORMATIVAS: NORMAS SUSTANTIVAS Y PRECEPTOS TIPIFICADORES DE LAS INFRACCIONES

Obligaciones en materia de seguridad vial, posibles requerimientos y preceptos infringidos/sancionadores.

Recomendación Requerimiento Posible	Norma genérica	Norma Laboral Prevención de riesgos	Posible infracción Tipificación
Posibilidad de actuación ITSS sobre la materia	Art.40.2 CE'78 Art.4.2.d) y 19.1 ET	Art.3 y 9.1 LPRL Art.3 y 4 LOITSS 42/97	Art.50 RDL 5/2000
Deber de Evaluación de los riesgos derivados de la circulación viaria	RD 1428/03 (RGTO. GRAL. Circulación)	Artículo 16.2.a) LPRL	Art.12.1.b) RDL.5/2000
Deber de Planificación de las medidas preventivas		Artículo 16.2.b) LPRL	Art.12.1 y 12.6 RDL 5/2000
Deber de Evaluación de las condiciones psicofísicas del trabajador conductor	Art.4.2.d) y 19.1 ET RD 1428/03 (RGTO. GRAL. Circulación)	Arts.15.1, 16.2 y 25 LPRL	Art.12.2 y 12.7 RDL 5/2000 si es grave ó 13.4 RDL 5/2000 si es muy grave
Deber de control sobre las condiciones/ aptitudes del trabajador conductor			
Autorización administrativa para la conducción del vehículo	RD 818/09 (RGTO Gral. De Conductores)	Art.15.2 LPRL	Art.12.6 RDL 5/2000

Recomendación Requerimiento Posible	Norma genérica	Norma Laboral Prevención de riesgos	Posible infracción Tipificación
Formación preventiva en seguridad vial	Ley 17/05 (Carnet por puntos) RD 1428/03 (RGTO. GRAL. Circulación)	Art.19 LPRL	Art.12.8 RDL 5/2000
Información sobre los riesgos en seguridad vial	RD 1428/03 (RGTO. GRAL. Circulación)	Art.18 LPRL	Art.12.8 RDL 5/2000
Vigilancia de la salud según protocolo específico que incluya control de alcoholemia y sustancias estupefacientes.		Art.22 LPRL	Art.12.2 RDL 5/2000
Tipo de contrato y aumento del riesgo por la velocidad.		Art.15.1.d) LPRL	Arts.7.2, 12.1 y 12.7 RDL 5/2000
Sistema de remuneración y aumento riesgo por velocidad	Reglamento CE 561/2006 (art.10)	Art.15.1.d) y g) LPRL	Art.12.1 y 12.7 RDL 5/2000
La jornada laboral y su afectación a la fatiga y al descanso	RD 640/2007, RD 902/2007 Reglamento CE 561/2006	Art.15.1.d) y g) LPRL	Art.12.1 y 12.7 RDL 5/2000
El control de la jornada laboral	Orden FOM/1190/2005 Reglamento CE 561/2006	Art.15.1.d) y g) LPRL	Art.7.5, 12.1 y 12.7 RDL 5/2000
El Vehículo como equipo de trabajo			
Cumplimiento de la ITV	RD 2042/1994	Art.17 LPRL	Art.12.16.b) y f) RDL 5/2000
Condiciones de uso del fabricante		Arts. 17 y 41 LPRL	Art.12.16.b) y f) RDL 5/2000
CAP Certificado de aptitud profesional conductores	RD 1032/2007	Art.19 LPRL	Art.12.8 RDL 5/2000
Los vehículos como Equipos de trabajo	RD 1428/03 (RGTO. GRAL. Circulación)	RD 1215/1997 Art. 17 LPRL	Art.12.16.b) y f) RDL 5/2000

Recomendación Requerimiento Posible	Norma genérica	Norma Laboral Prevención de riesgos	Posible infracción Tipificación
La actividad del transporte			
Evaluación de riesgos transporte de viajeros	Art.4.2.d) y 19.1 ET RD 1428/03 (RGTO. GRAL. Circulación)	Arts. 15 y 16 LPRL	Art.12.1.b) RDL 5/2000
Transporte urbano		Arts. 15 y 16 LPRL	Art.12.1.b) RDL 5/2000
Transporte de reparto		Arts. 15 y 16 LPRL	Art.12.1.b) RDL 5/2000
Carga y descarga, estiba y desestiba		RD 487/1997	Art.12.16.c) RDL 5/2000
Trafico interior de puertos, aeropuertos y parques logísticos	RD 1428/03 (RGTO. GRAL. Circulación)	RD 486/1997	Art.12.1.b) RDL 5/2000
La ruta, prevista o imprevisible	RD 1428/03 (RGTO. GRAL. Circulación)	Arts. 15 y 16 LPRL	Art.12.1.b) RDL 5/2000
Condiciones meteorológicas, puntos negros	RD 1428/03 (RGTO. GRAL. Circulación)	Arts. 15 y 16 LPRL	Art.12.1.b) RDL 5/2000
Países extranjeros		Arts. 15 y 16 LPRL	Art.12.1.b) RDL 5/2000
El objeto del transporte			
Los pasajeros	RD 443/01	Arts. 15 y 16 LPRL	Art.12.1.b) y 12.16.b),c) y f) RDL 5/2000
Las mercancías	Orden FOM/238/2003	Arts. 15 y 16 LPRL	Art.12.1.b) y 12.16.b),c),d),f),g),e i) RDL 5/2000
Las mercancías peligrosas	RD 551/2006	RD 664/97 RD 665/97 RD 374/01 RD 681/03	Art.12.1.b) y 12.16.b),c),d),f),g),e i) RDL 5/2000 si es grave ó Art.13.6 RDL 5/2000, si es muy grave
Consejero de seguridad/ Recurso preventivo	RD 551/2006	Art. 32 bis LPRL	Arts.12.1.b),12.15.b) y 12.16.b),c),d),f),g) e i) RDL 5/2000

Recomendación Requerimiento Posible	Norma genérica	Norma Laboral Prevención de riesgos	Posible infracción Tipificación
Organización preventiva del empresario			
Plan de emergencia	RD 1428/03 (RGTO. GRAL. Circulación)	Art. 20 LPRL	Art.12.10 RDL 5/2000
Coordinación preventiva Empresario Principal Empresario Concurrente Trabajadores autónomos		Art. 24 LPRL RD 171/2004	Art. 12.13 y 12.14 si es grave ó Art.13.7 si es muy grave RDL 5/2000
Participación de los representantes de los trabajadores	Art.64 ET	Art. 34 LPRL	Art.12.11 y 12.12 si es grave ó Art.13.9 si es muy grave RDL 5/2000
La Investigación de accidentes laborales de tráfico			
Factores directos o indirectos aquí tratados que pueden influir	RD 1428/03 (RGTO. GRAL. Circulación) y el resto de normativa	Arts.16.2 y 16.3 LPRL	Art.12.3 RDL 5/2000

