



**GUÍA**  
**DE BUENAS PRÁCTICAS DE**  
**PREVENCIÓN DE RIESGOS**  
**LABORALES**

**PARA EL SECTOR DE**  
**TRANSPORTE DE**  
**MERCANCÍAS**  
**POR CARRETERA**

**Plan sectorial para la gestión de**  
**PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES**

**en el sector de TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA**



## ÍNDICE

	<b>PRESENTACIÓN DE LA GUÍA</b>	<b>3</b>
<b>PARTE I</b>	<b>PANORÁMICA DEL SECTOR DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA EN MATERIA DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES</b>	<b>7</b>
1.1.	TIPOLOGÍA DE EMPRESAS	7
1.2.	PROCESOS GENERALES	8
1.3.	ACCIDENTALIDAD DEL SECTOR	9
1.4.	MARCO NORMATIVO DE SALUD LABORAL	13
1.5.	LA PREVENCIÓN EN LAS EMPRESAS DEL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA – SÍNTESIS DEL ESTUDIO – DIAGNÓSTICO EN PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES	22
<b>PARTE II</b>	<b>BUENAS PRÁCTICAS PARA EMPRESAS DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA</b>	<b>23</b>
2.1.	CONDICIONES DE TRABAJO	23
2.2.	PRINCIPALES RIESGOS LABORALES SECTORIALES Y SU PREVENCIÓN	26
<b>PARTE III</b>	<b>MODELO DE GESTIÓN DE LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES PARA LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA</b>	<b>43</b>
3.1.	ORGANIZACIÓN DE LA PREVENCIÓN	43
3.2.	RECOMENDACIONES Y BUENAS PRÁCTICAS EN PREVENCIÓN	47
3.3.	COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES	50
<b>ANEXOS</b>		<b>56</b>
I	DIRECCIONES Y PÁGINAS WEB DE INTERÉS	56
II	BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DOCUMENTALES	56
III	GLOSARIO	60
IV	AYUDAS Y SUBVENCIONES EN MATERIA DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES	61
	NORMATIVA Y LEGISLACIÓN	62



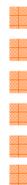
2

## PRESENTACIÓN GUÍA

En los últimos años, conscientes de la importancia (tanto económica como de empleo) y de la alta siniestralidad del sector de transporte, a través de distintas organizaciones y administraciones del sector, se ha invertido mucho esfuerzo en mejorar las condiciones de seguridad del transporte.

Así, recientemente, se han realizado diversos estudios referentes a los riesgos en el transporte, enfocados específicamente a los riesgos de los conductores. Sin embargo, existe un sector muy importante dentro del transporte por carretera que es el subsector de **logística y comercialización del transporte**. Un colectivo numeroso de trabajadores de estas empresas realiza otras muchas tareas y, por tanto, está sometido a otros muchos riesgos, como son el manejo de equipos auxiliares de carga y descarga, manejo y manipulación de cargas, almacenaje, manejo de productos químicos, etc., que son los que a nuestro entender merecen un estudio mas profundo y completo para la mejora de las condiciones de seguridad de dichos trabajadores.

Asimismo, la tendencia a la subcontratación, el desconocimiento del contenido que manejan y/o transportan o el transporte de mercancías de distinta naturaleza en el mismo vehículo son factores que incrementan las situaciones de riesgos y que motivan a CCOO y AECAF a impulsar acciones preventivas en el sector de Transporte de Mercancías por Carretera, incluyendo el subsector Operadores de Transporte y Carga Fraccionada, así como en Plataformas Logísticas desde un punto de vista global. Fuentes competentes de la Administración proporcionan datos esclarecedores de la gravedad de la situación y de la



necesidad de implantar medidas inmediatas, sobre todo en las pequeñas empresas.

Desde la Federación de Comunicación y Transporte de CC.OO y la Asociación Española de Empresas de carga Fraccionada (AECAF) se ha detectado la necesidad de proporcionar intensamente la gestión orientada al cumplimiento de la normativa y las actitudes y comportamientos necesarios para garantizar la salud de los trabajadores en todos los trabajos y/o procesos del sector, incidiendo muy especialmente en la situación de los **trabajos previos y posteriores al propio transporte por carretera**. De esta forma, se pretende impulsar fundamentalmente la mejora de los Sistemas de Gestión de la Prevención, ya que se ha constatado una escasa implantación de una cultura preventiva sólida y un débil desarrollo de las acciones preventivas necesarias.

Bajo este planteamiento se ha desarrollado **la Guía de Buenas Prácticas en Prevención de Riesgos Laborales para el sector de Transporte de Mercancías Por Carretera** que aquí se presenta y que forma parte de las acciones desarrolladas en el marco del proyecto denominado PLAN SECTORIAL PARA LA GESTIÓN DE LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES EN EL SECTOR DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA, desarrollado por la Federación de Comunicación y Transporte de CC.OO y AECAF con el apoyo de la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales.

El desarrollo de esta Guía responde a la necesidad de aportar a las empresas y trabajadores del sector de Transporte de Mercancías por Carretera una herramienta de información actualizada, contrastada con los resultados del estudio realizado y consensuada por los agentes sociales que:



- ▶ Muestre pautas de gestión de los riesgos laborales asociados a los procesos, actividades, productos y servicios desarrollados por las diferentes tipologías de empresas.
- ▶ Sea un documento de reflexión, consulta, sensibilización y formación, para los diferentes colectivos que integran el sector de Operadores de Transporte.
- ▶ Tenga un carácter modular y didáctico.
- ▶ Constituya un apoyo a posibles acciones de Formación en materia de PRL que puedan desarrollarse para el sector.
- ▶ Permita conocer las deficiencias e interacciones medioambientales de las diferentes actividades desarrolladas por cada tipología de taller, convirtiéndose en un excelente punto de partida para el desarrollo e implantación a nivel sectorial de Sistemas de Gestión en PRL Normalizados.

La estructura de contenidos y desarrollo de la presente Guía se ha realizado tomando como ejes de referencia los siguientes criterios:

- ▶ El material incluido en la Guía tiene una estructura modular y, por tanto, cada uno de los módulos tendrá entidad por sí mismo y a su vez esta relacionado con los restantes, lo que permitirá, en las necesidades e intereses de cada colectivo, trabajar exclusivamente a algún modo o la totalidad. De este modo, por ejemplo, se establecerá un módulo que tenga en cuenta las actividades desarrolladas y los riesgos laborales asociados y otro que hable de los diferentes riesgos y su gestión.
- ▶ Las peculiaridades propias de cada actividad y proceso aconsejan tratarlos separadamente, con el objeto de profundizar en el análisis de sus relaciones e interacciones específicas con el medio en el que se van a ubicar.



- ▷ Riesgos Laborales asociados
- ▷ Buenas Prácticas en Prevención de Riesgos Laborales de Gestión que se deberían adoptar conforme a la legislación vigente.
- ▷ Referencias de la Legislación básica de aplicación, con una síntesis de su propósito.
- ▷ Además se ha tenido en cuenta que la Guía de Buenas Prácticas en Prevención de Riesgos Laborales debe ser un apoyo a posibles acciones de formación en materia de Prevención de Riesgos Laborales que se puedan desarrollar con posterioridad en el sector, puesto que su lectura y trabajo previo o durante las mismas, actuará de soporte didáctico y permitirá profundizar, identificar y aclarar dudas, o bien servir de recordatorio diario para la adopción de buenas prácticas en esta materia.
- ▷ Finalmente, tiene un carácter autodidáctico pues se podrá utilizar de forma autónoma

Finalmente, para sentar las bases de su orientación metodológica se debe incidir en lo que la Guía de Buenas Prácticas en Prevención de Riesgos Laborales del sector de pretende ser y lo que no pretende ser. En este sentido, la Guía:

- ▷ Pretende ser documento de reflexión, consulta y formación que pueda servir de referencia a las diferentes empresas y trabajadores para establecer, si procede, una evolución y mejora de las prácticas actuales en materia de prevención de riesgos laborales.
- ▷ No pretende ser un Manual de Uso exhaustivo que recoja todas las situaciones que puedan darse, ni tampoco un instrumento limitador de posibles iniciativas correctas de gestión que puedan poner en marcha las diferentes empresas en función de su situación particular.



## Parte I:

# PANORÁMICA DEL SECTOR DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN MATERIA DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

## Síntesis del Estudio Diagnóstico

### 1.1. Tipología de Empresas

Las principales actividades que comprende el transporte de mercancías por carretera son:

- 1 Transportista (Transporte de Mercancías).
- 2 Mudanzas/ Servicio de Guardamuebles.
- 3 Transportes de mercancías a granel (transporte por camión cisterna, transporte frigorífico).
- 4 Transporte pesado.
- 5 Transporte de animales.
- 6 Transporte de automóviles.
- 7 Transporte de troncos.
- 8 Alquiler de camiones y furgonetas con conductor
- 9 Manipulación de mercancías.
- 10 Organización del transporte de mercancías:
- 11 Agencia de carga completa.
- 12 Agencia de carga fraccionada.
- 13 Transitario.
- 14 Almacenista/ Distribuidor.
- 15 Centro de transporte.
- 16 Operador logístico.

(Fuente: INE y Ministerio de Fomento)



- ▶ DIMENSIÓN EMPRESARIAL
  - ▶ Las empresas tienen una dimensión muy pequeña, un 90% poseen uno o dos camiones
  - ▶ Sólo un 35% de las empresas tienen personalidad jurídica y mercantil.
- ▶ SITUACIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA
  - ▶ Muy sensible a la variación de los ciclos económicos
- ▶ RECURSOS HUMANOS
  - ▶ Sólo un 8% de los ocupados es menor de 25 años, el 68% se encuentra entre 25 y 49, y el 24% supera los 50 años.
  - ▶ Bajo nivel de instrucción académica y escasa percepción de la existencia de necesidades de formación.
- ▶ INNOVACIÓN TECNOLÓGICA
  - ▶ La incorporación de las nuevas tecnologías en función de dos variables: subsector de actividad y tamaño de la empresa.

## 1.2. Procesos Generales

- Cabe resumir los cambios que se están produciendo el sector en los siguientes puntos:
- ▶ La atomización empresarial se concentra sobre todo en el subsector de transporte de mercancías por carretera, tendiendo a haber un proceso de concentración mayor en la actividad de logística.
  - ▶ El predominio de una jornada laboral extensiva por parte de los trabajadores autónomos repercute

negativamente en las condiciones laborales del conjunto del sector. A las empresas les resulta más accesible y rentable económicamente contratar autónomos para realizar el transporte, que internalizar los costes que vendrían derivados de incorporar personal a las empresas.

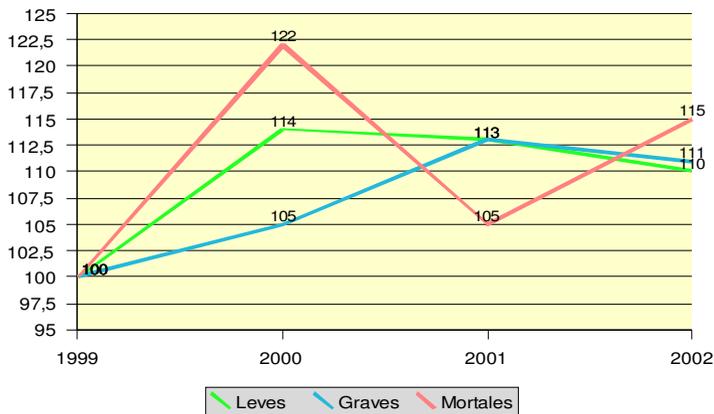
- ▶ Los principales cambios tecnológicos ocurridos en el sector en los últimos tiempos se centran en la renovación de las flotas de camiones y en las tecnologías de localización -GPS- que afectan sobre todo al área de producción. Dentro de un contexto más amplio, y transversal a todos los sectores económicos, se circunscriben los cambios tecnológicos derivados de la informática, afectando sobre todo al área de gestión y administración.
- ▶ El proceso de externalización de actividades por parte de las empresas, sobre todo de las inducidas por cambios normativos y preferentemente en el área de dirección, es complementario al aumento de la polivalencia funcional de algunos trabajadores vinculados al área de producción -cobrando mayor relevancia para los que se dedican al transporte y a la manipulación de mercancías-.
- ▶ La externalización de actividades constituye un obstáculo para aumentar la dimensión de las empresas del sector; en tanto que el aumento de las actividades desarrolladas por los trabajadores repercute en el empeoramiento de las condiciones laborales, afectando a la seguridad de los mismos.

### 1.3. Accidentalidad del Sector

Referida a los accidentes de tráfico, que representan el 65% del total (Estudio sectorial AECAF 2003)

## Accidentalidad en Transporte

(Evolución: base 100 año 1999)

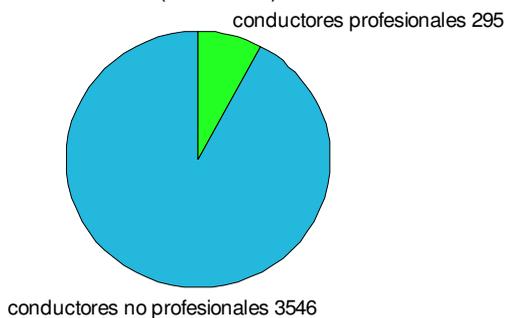


Fuente: M<sup>o</sup> Fomento

El Observatorio Social computa los conductores profesionales muertos en carretera (excluyéndose los fallecidos en vía urbana).

### Muertos en Accidente en Carretera

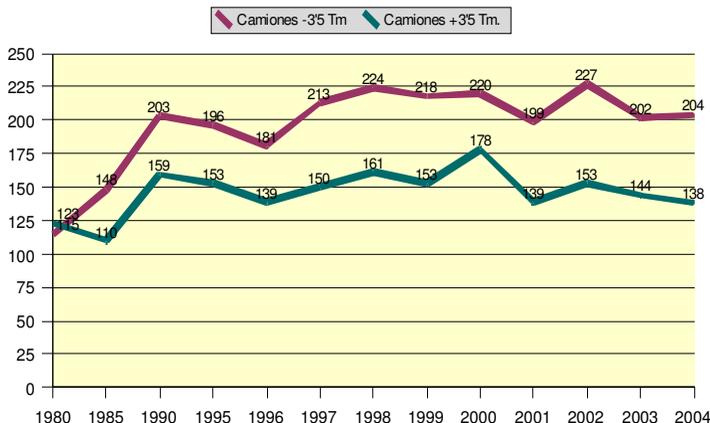
(año 2004)



Fuente: M<sup>o</sup> Fomento. No incluye autónomos



## Conductores profesionales muertos



Lo más relevante es la consolidación de la tendencia a que los muertos en camiones de menos de 3500 Kg. sean más que los muertos en camiones de gran tonelaje.

Sin duda esto se debe a la extensión y afianzamiento de los servicios de entrega rápida en los últimos años, cuyos vehículos suelen ser furgonetas y camiones de pequeño tonelaje.

Por otra parte, los datos que ofrece la Dirección General de Trafico para el año 2004 ofrecen una situación mas grave, ya que asciende a 405 muertos por accidentes de tráfico de profesionales del sector de transportes por carretera, si bien estos datos incluyen a los conductores de ambulancias, maquinaria agrícola, turismos S.P de hasta nueve Plazas, etc.

Por su parte, el Ministerio de Fomento da una cifra menor, al contabilizar sólo conductores de mercancías, que no engloba a conductores profesionales de otras actividades.



### ► Accidentes por tipo de vía

Cuanto mayor es el vehículo, más son los accidentes sufridos en autovía y en autopista. En concreto, tanto los camiones de más de 3'5 Toneladas con remolque, como los vehículos articulados son los que más se accidentan en este tipo de vías.

Por el contrario, el 66% de los accidentes de las furgonetas tuvieron lugar en carreteras convencionales

### ► Accidentes por edad

Los conductores más jóvenes son los que más accidentes sufren en la conducción de las furgonetas, principalmente, aunque también de los camiones de menos de 3'5 toneladas.

Por el contrario, las pautas de accidentalidad en los vehículos más pesados siguen un patrón inverso. Tanto en camiones de más de 3'5 TM. con remolque, como en vehículos articulados, están más representadas las franjas de edad más altas.

### ► Accidentes por tipo de vehículo

Las furgonetas y los camiones ligeros ocupan una tipología de la accidentalidad, marcada por las características de estos vehículos, y por las condiciones en que desarrollan los trabajos. En particular, son vehículos que tienden a sufrir muchas colisiones, a salirse de la calzada y a representar infracciones relacionadas con la velocidad, sobre todo en carreteras convencionales.

Por el contrario, los vehículos pesados y articulados ocupan el polo opuesto, ya que su accidentalidad no se explica tanto por la velocidad y el 'exceso' de agilidad del vehículo, sino por su difícil



manejo, sobre todo en autovías y autopistas; son los vehículos que más vuelcan y que más chocan con obstáculos interpuestos.

#### 1.4. Marco Normativo en Salud Laboral

##### ‣ Conceptos básicos. Derechos y deberes

Tanto el empresario como los trabajadores tienen unos derechos y obligaciones en materia preventiva que se regulan básicamente en la Ley 31/1995, de Prevención de riesgos laborales y su normativa de desarrollo.

La protección de los trabajadores frente a los riesgos derivados del trabajo conlleva a unas actuaciones específicas por parte del empresario en materia de seguridad y salud; por lo tanto, el empresario debe garantizar dicha protección en el marco de sus responsabilidades, integrando la actividad preventiva en la empresa y adoptando cuantas medidas sean necesarias.

A continuación se especifican las obligaciones y derechos en materia de prevención de riesgos laborales tanto por parte del empresario como de los trabajadores.

##### ‣ Obligaciones del empresario

El empresario, para garantizar la seguridad y salud de los trabajadores, tiene una serie de obligaciones que se regulan en la normativa sobre prevención de riesgos laborales que ha de cumplir y aplicar en el seno de la empresa. En concreto debe:

- # **Integrar la actividad preventiva** en la empresa elaborando e implantando un Plan de Prevención que deberá incluir:



- la estructura organizativa de la empresa,
- las responsabilidades y las funciones en materia preventiva,
- las prácticas, los procedimientos, los procesos y
- los recursos necesarios para realizar la acción de prevención de riesgos en la empresa.

# **Aplicar** los siguientes **principios de acción preventiva**, a la hora de adoptar las medidas necesarias para garantizar la seguridad y salud en el trabajo:

- evitar los riesgos,
- evaluar los riesgos que no se puedan evitar,
- combatir los riesgos en su origen,
- adaptar el trabajo a la persona,
- tener en cuenta la evaluación de la técnica,
- sustituir lo peligroso por lo que entrañe poco o ningún peligro,
- planificar la prevención,
- adoptar las medidas que antepongan la protección colectiva a la individual y
- dar las debidas instrucciones a los trabajadores.

# **Realizar una evaluación inicial de los riesgos** existentes en la empresa que será actualizada cuando cambien las condiciones de trabajo.

# **Realizar una planificación de las actividades preventivas** para eliminar o reducir y controlar los riesgos.

# **Adoptar las medidas necesarias para que los equipos de trabajo sean adecuados al**



trabajo, de forma que garanticen la seguridad y la salud de los trabajadores al utilizarlos.

- # **Proporcionar a los trabajadores equipos de protección individual** adecuados para el desempeño de sus funciones y velar por el uso efectivo de los mismos.
- # **Adoptar las medidas adecuadas** para que los trabajadores reciban toda la **información y formación** necesaria en relación a los riesgos, medidas preventivas y medidas de emergencia.
- # **Consultar a los trabajadores y permitir su participación** en materia de prevención de riesgos laborales, a través de sus representantes.
- # **Analizar las posibles situaciones de emergencia** y adoptar las medidas necesarias en materia de primeros auxilios, lucha contra incendios y evacuación de los trabajadores.
- # **Informar a los trabajadores en caso de riesgo grave e inminente** y de las medidas de protección adoptadas.
- # **Garantizar a los trabajadores la vigilancia periódica de la salud** en función de su puesto de trabajo y los riesgos a los que está expuesto.
- # **Elaborar y conservar a disposición de la autoridad laboral toda la documentación relativa a las obligaciones de la empresa** en materia de prevención de riesgos laborales.
- # **Aplicar los principios de coordinación de actividades empresariales**, en el caso de



conurrencia de trabajadores que pertenecen a diferentes empresas en un mismo centro de trabajo.

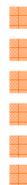
### ➤ **Derechos y obligaciones de los trabajadores**

La protección del trabajador frente a los riesgos laborales lleva implícitos unos derechos por parte de estos, cuyo fin no es otro que garantizar dicha protección.

Por otro lado, los trabajadores tienen unas obligaciones que deben cumplir para preservar su seguridad y salud en el trabajo.

### ➤ **Obligaciones de los trabajadores**

- ⊕ **Velar por su propia seguridad y salud** en el trabajo, conforme a su formación y las instrucciones dadas por el empresario.
- ⊕ **Avisar a los compañeros** cuando se detecte una situación de peligro.
- ⊕ **Usar adecuadamente**, de acuerdo con su naturaleza y riesgos previsibles, **las máquinas, herramientas, sustancias peligrosas, aparatos, etc.**
- ⊕ **Utilizar los medios y equipos de protección** facilitados por el empresario, siguiendo las instrucciones recibidas de éste.
- ⊕ **Emplear los dispositivos de seguridad existentes** o que se instalen en el lugar de trabajo, no dejándolos nunca fuera de servicio o inútiles.



- # **Informar de inmediato a los superiores**, a los encargados de las tareas de prevención, o en su caso, a los servicios externos de prevención, **acerca de cualquier situación de riesgo**.
- # **Contribuir** mediante una adecuada actitud a **cumplir las normas de seguridad y salud** establecidas en la empresa.
- # **Cooperar con el empresario** para que este pueda garantizar unas condiciones de trabajo seguras y sin riesgo.
- # **Asistir y seguir la formación** práctica y adecuada en materia de seguridad e higiene que facilite el empresario y realizar las prácticas que se diseñen.

#### ➤ **Derechos de los trabajadores**

- # **Disponer de una protección eficaz** en materia de seguridad y salud en el trabajo.
- # **Tener información** de todos y cada uno de los riesgos inherentes a su puesto de trabajo y la manera más correcta de prevenirlos.
- # **Consultar y participar** en aspectos relacionados con la prevención en el trabajo.
- # **Recibir la formación** teórica y práctica suficiente y adecuada a su puesto de trabajo en materia preventiva, tanto en el momento de la contratación como cuando se produzcan cambios en las funciones que desempeñe o en los equipos de trabajo que maneje.



- # **Conocer las instrucciones concretas** para poder interrumpir su actividad y/o abandonar el centro de trabajo si fuese preciso, incluso en ausencia de un superior jerárquico, **en caso de riesgo grave e inminente.**
- # **Que la empresa garantice la vigilancia periódica de su salud**, respetando el derecho a la intimidad.
- # **Conocer los resultados de los reconocimientos** que se realicen, sin que puedan ser utilizados con fines discriminatorios ni en el perjuicio del trabajador.

Los trabajadores con contrato de duración determinada o que han sido contratados por una empresa de trabajo temporal, tienen los mismos derechos que el resto de los trabajadores en lo referente a formación, información y vigilancia de la salud.

## ➤ **Órganos de representación**

### **1. Delegados de Prevención**

Considerando el derecho de los trabajadores de consulta y participación en relación con las cuestiones que afectan a la seguridad y salud en el trabajo, la Ley de Prevención de Riesgos Laborales propone la canalización de dicha participación a través de la figura del Delegado de Prevención, así como del Comité de Seguridad y Salud.

Los Delegados de prevención, como representantes de los trabajadores en materia de prevención de riesgos laborales tienen unas obligaciones y derechos.

#### Obligaciones



- # **Colaborar con la dirección** de la empresa en la mejora de la acción preventiva.
- # **Promover y fomentar la cooperación** de los trabajadores en la ejecución de la normativa en prevención de riesgos laborales.
- # **Ejercer una labor de vigilancia y control** sobre el cumplimiento de la normativa de prevención de riesgos laborales.
- # **Asumir las competencias del Comité de Seguridad y Salud, en caso de no ser aplicable** la constitución del mismo.

#### > **Derechos**

- # **Visitar los lugares de trabajo** y comunicarse con los trabajadores para vigilar y controlar las condiciones de trabajo, así como acompañar a los técnicos de prevención y a los Inspectores de Trabajo en sus visitas a la empresa.
- # **Recibir la información y documentación** que el empresario debe disponer obligatoriamente. La Inspección de Trabajo debe informar también de sus actuaciones a los Delegados de Prevención.
- # **Acudir a los Servicios de Prevención** para solicitar asistencia técnica.
- # **Ser consultados por el empresario**, con la debida antelación, cualquier acción que pueda repercutir significativamente en la salud de los trabajadores.
- # **Participar en la constitución y gestión de los Servicios de Prevención.**



- # **Formular propuestas al empresario y al Comité de Seguridad y Salud** recabando la adopción de medidas de prevención.
- # **Convocar reuniones conjuntas con otros Delegados de Prevención** y empresarios de las empresas que concurren a un mismo centro de trabajo, así como cualquier otra medida de actuación coordinada en orden a la organización conjunta de la prevención.
- # En caso de riesgo grave e inminente, pueden **acordar la paralización de trabajos**, por mayoría de sus miembros, cuando no sea posible reunir con la urgencia necesaria el órgano de representación del personal.

## 2. Comité de Seguridad y Salud

Como órgano destinado a la consulta regular y paritaria de las actuaciones en la empresa en materia preventiva, también tiene una serie de obligaciones y de derechos

### > **Obligaciones**

- # **Participar** en la elaboración, desarrollo y evaluación de los planes y programas de prevención.
- # **Discutir**, antes de su puesta en práctica, los proyectos en materia de organización del trabajo e introducción de nuevas tecnologías, en lo referente a su incidencia en la prevención de riesgos.
- # **Promover iniciativas** de prevención y mejora de las condiciones de trabajo.



- # **Visitar las instalaciones y puestos** del centro de trabajo para conocer directamente la situación relativa a prevención de riesgos laborales.
- # **Informar de la memoria y programación anual** de los Servicios de Prevención.
- # **Analizar los daños a la salud** con el fin de valorar sus causas y proponer medidas preventivas.

#### > **Derechos**

- # **Conocer la situación sobre la prevención** de riesgos laborales en el centro de trabajo.
- # **Conocer la documentación relativa a las condiciones de trabajo** para el cumplimiento de sus obligaciones.
- # **Conocer los daños producidos en la salud** de los trabajadores (accidentes de trabajo y enfermedades profesionales).
- # **Conocer la memoria y programación anual** de los Servicios de prevención.

#### > **Infracciones y Sanciones**

Se encuentran detalladas en el **REAL DECRETO LEGISLATIVO 5/2000, de 4 de agosto**, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social.



## 1.5. La Prevención en las Empresas del Sector del Transporte por Carretera- Síntesis del Estudio - Diagnóstico en PRL

La principal conclusión del estudio cualitativo llevado a cabo es la siguiente:

Uno de los puntos más importantes para trabajar en estrategias de acción conjuntas en materia preventiva, dados los escasos puntos concordantes entre las posiciones de sindicatos y empresarios, se orientaría hacia un mayor reconocimiento de las prácticas empresariales que efectivamente estuvieran consiguiendo una disminución, tanto de la accidentalidad como de las repercusiones negativas sobre la salud laboral.

Así pues, el proceso hacia el trabajo conjunto por la prevención parece ser doble.

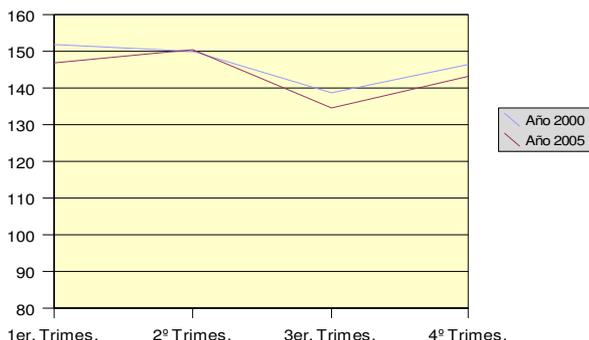
Por un lado, habría que fomentar la evolución de la mayor parte de las empresas posible desde las posiciones tradicionales hasta posiciones proactivas de anticipación y evitación de los riesgos.

Por otro lado, habría que fomentar el mutuo reconocimiento de la labor efectivamente realizada por la prevención, tanto de sindicatos como de empresarios. Discriminando verdaderamente qué prácticas empresariales son las correctas y están dando resultados es como se podría comenzar a trabajar en su sentido propiamente preventivo.

## Parte II: BUENAS PRÁCTICAS PARA EMPRESAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

### 2.1. Condiciones de Trabajo

Comparativa horas efectivas trabajadas  
Años 2000 y 2005. Horas por trabajador y mes



Del gráfico se puede concluir una rebaja generalizada de los tiempos de trabajo, entre los años 2000 y 2005. Así, si el dato para el último trimestre de 2005 nos indica que cada trabajador trabajó de media 31'8 horas de trabajo a la semana, referido a todos los trabajadores del sector.

Por otra parte y centrándonos en el colectivo más numeroso, el de los **conductores**, de todos los datos aportados por el informe sectorial de AECAAF se deriva una cierta tipología del trabajador, en función de las horas y condiciones del trabajo. Así, por ejemplo, siempre son los asalariados, los jóvenes y los trabajadores dedicados a los transportes



internacionales los que señalan tener más horas de conducción al día, los que pernoctan más noches fuera de casa, o los que más trabajan en festivos. Esta tipología quedaría recogida en la siguiente tabla:

POSICIÓN VENTAJOSA	POSICIÓN DESVENTAJOSA
Trabajadores autónomos	Trabajadores asalariados
Transportistas en nacional	Transportistas en internacional
Trabajadores de más de 40 años	Trabajadores de menos de 40 años

Mientras que la conducción en carretera durante largas horas sería un trabajo muy monótono, sin embargo requeriría un alto grado de atención, concentración y ritmo. Esta contradicción en las características del la conducción podría perfectamente estar dibujando uno de los factores más destacados del riesgo de la profesión, la dificultad de mantenerse concentrado con un trabajo muy monótono y repetitivo.

Sin embargo, la circunstancia que figura en primer lugar como origen de molestias para los conductores, en todos los estudios considerados son los tiempos muertos de espera entre carga y descarga.

En resumen, las diversas fuentes consultadas indican que si bien la posición de la conducción de por sí es fatigosa, las condiciones de los vehículos tienden a aminorar muy considerablemente estos efectos.

### **PROYECTO “Asesoría Técnica de Prevención de Riesgos Laborales en el Sector de Transporte por Carretera”.**

Fruto de la colaboración entre diferentes actores del sector transporte se ha presentado el informe final de “Asesoría Técnica de Prevención de Riesgos Laborales en la Actividad del Transporte por Carretera”. Este



proyecto ha sido financiado por la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales.

En el marco de una estrategia global de clarificación y ordenación del sector y a modo de conclusiones, se proponen unas medidas que, según se desprende del estudio, son deseables y potencialmente viables. Se trataría, en definitiva, de una **propuesta de buenas prácticas sectoriales**.

- Ordenamiento y tipificación del sector para incrementar su profesionalidad y seguridad.
- Regulación de la jornada laboral con la intervención del poder público.
- Menos tiempo de espera en la carga y descarga.
- Información y formación en las tareas de carga y descarga como parte de las actividades básicas de coordinación preventiva.
- Mayor información puntual sobre riesgos muy concretos.
- Vigilancia de la salud en horario laboral.
- Coordinación con la Administración.
- Unificación de los mecanismos reguladores de las tres T (transportes, tráfico y trabajo).
- Consideración del perfil laboral heterogéneo en las estrategias preventivas.
- Campañas divulgativas sobre prevención; sentar bases empíricas para argumentar la existencia de enfermedades profesionales.

A modo de **conclusiones generales** del estudio se hace un análisis global y comparativo de las coincidencias que se han producido.

Se enumeran estos elementos coincidentes:

- La **fatiga**
- **Vigilancia de la salud**
- **Consulta y participación**
- **Coordinación de actividades preventivas**



Sobre estos cuatro aspectos clave se profundizará a continuación.

La prevención de riesgos laborales en una empresa es un proceso, en el que el **cumplimiento** por parte del empresario de la legislación vigente en materia preventiva tiene como contrapartida la **implicación** de todos los trabajadores de forma continua y constante.

## 2.2. Principales riesgos laborales sectoriales y su prevención

Siguiendo las indicaciones de la OIT, cabe resumir del siguiente modo los riesgos vinculados al transporte de mercancías por carretera:

- ▶ El personal dedicado a la **carga y la descarga** de mercancías, así como al **almacenamiento**, la colocación y la recuperación de materiales corren el riesgo de padecer de lesiones musculoesqueléticas, resbalones y caídas debido a la existencia de superficies de trabajo inconsistentes, irregulares o resbaladizas, así como de ser golpeados por caída de objetos.
- ▶ El levantamiento de paquetes por encima de la altura del hombro constituye un riesgo ergonómico.
- ▶ Las personas encargadas del funcionamiento y el **mantenimiento de vehículos y otro tipo de maquinaria** no sólo son vulnerables a dichas lesiones, sino también a los efectos tóxicos de combustibles, lubricantes y humos de escape.
- ▶ **Los conductores** vehículos de motor (los utilizados en almacenes y carreteras) no sólo podrán ser objeto de trastornos musculoesqueléticos y fatiga indebida, sino que

también serán propensos a sufrir contratiempos que pueden dar lugar a **accidentes**.

- ▶ Puesto que gran parte de las actividades se llevan a cabo **en el exterior**, el personal que presta sus servicios en los sectores del transporte y el almacenamiento se ve expuesto a condiciones meteorológicas extremas de calor, frío.
- ▶ **Posiblemente, el riesgo más extendido en este sector es el estrés profesional.** Causas:
  - ▶ Adaptación a los horarios.
  - ▶ Accidentes.
  - ▶ Aislamiento
  - ▶ Estancias fuera de casa.

En resumen, centrándonos en el principal colectivo del sector, **los conductores**: A las deficiencias ergonómicas, los horarios de trabajo excesivos y el ruido se suman los factores de estrés psicológico y fisiológico, así como la fatiga mental, provocados por el tráfico intenso, la deficiencia de los pavimentos, las condiciones meteorológicas desfavorables, la conducción nocturna, el miedo a asaltos y robos, la preocupación por el mal estado del vehículo y la concentración intensa y sostenida.

Una descripción más detallada que la de la OIT, incluyendo además los riesgos vinculados con enfermedades profesionales, sería:

▶ Riesgo de fatiga mental

Uno de los riesgos más extendidos en este sector es la fatiga producida por el estrés profesional. Sus causas son numerosas:



- ▶ Adaptación a los horarios de trabajo y turnos cambiantes.
- ▶ Jornadas “interminables”.
- ▶ Accidentes y temor a sufrirlos.
- ▶ Aislamiento laboral. Estancias prolongadas fuera de casa, aislamiento familiar.
- ▶ Tráfico denso, largos períodos de concentración.
- ▶ Las esperas para la carga y descarga, etc.

El cansancio que produce la fatiga se recupera con el descanso. Pero ese cansancio es acumulativo y, si las causas que lo producen permanecen puede hacerse crónico, del que no es posible recuperarse descansando.

Los síntomas más frecuentes son:

- ▶ Trastornos del sueño, en sus distintas modalidades, desde insomnios crónicos hasta sueños poco reparadores.
- ▶ Trastornos digestivos, con gastritis, diarreas, úlceras, etc.
- ▶ Depresiones y patologías psicológicas.
- ▶ Enfermedades cardiológicas y hormonales.
- ▶ Desestructuraciones y trastornos familiares y sociales.

Se previene mediante:

- ▶ Indicaciones de fácil entendimiento y percepción, que aminoren los esfuerzos cognitivos.
- ▶ La consideración dentro de la plantilla los aspectos psicosociales y motivacionales. Potenciar las relaciones interpersonales y evitar el aislamiento.
- ▶ Una organización adecuada de los turnos, los horarios y las jornadas laborales.





## ► Riesgo de lumbalgia (dolor de espalda)

¿Qué provoca el dolor de espalda o lumbalgia?

- Las malas posturas o la misma postura (por ejemplo, sentado al volante) mantenida durante un largo tiempo
- Los movimientos repetidos
- El levantamiento de cargas pesadas realizado inadecuadamente (por ejemplo, carga y descarga de mercancía), y más realizando posturas forzadas (por encima de la cabeza)

¿Cuáles son los síntomas?

- Dolor que se extiende hacia las nalgas
- Dolor en un solo lado o alternando
- El dolor suele ser mayor por la noche o en reposo
- Notamos una rigidez lumbar por las mañanas

¿Como se previene?

- Intentar no permanecer inmóvil durante mucho tiempo.
- Evitar el trabajo repetitivo por tiempo prolongado.
- Alternar las posturas. Por ejemplo cambiando la posición de los pies.
- Evitar un excesivo esfuerzo físico. Para el levantamiento de cargas: doblar la cadera y las rodillas, mantener la espalda recta enderezando las piernas.
- Incorporar pausas frecuentes en su ritmo de trabajo.

¿Qué tratamiento hay?

- Aplicar calor localmente



- ▶ Realizar ejercicios terapéuticos y de rehabilitación.
- ▶ Evitar el sobrepeso

▶ Caídas de personas al mismo nivel

La caída de personas al nivel del suelo es uno de los accidentes más frecuentes, aunque no más graves, con el resultado de fracturas, torceduras o golpes. Tiene su origen en distintas causas que producen tropiezos y resbalones.

Las medidas a tomar se refieren a tres aspectos:

1. El tipo de suelo:

Se encuentran a menudo suelos resbaladizos, y es muy importante que el pavimento sea adecuado para evitar resbalones.

Lo ideal es que el suelo sea impermeable, de tipo antideslizante, resistente y fácil de limpiar.

2. La limpieza del suelo y orden:

Cuando se limpie el suelo hay que evitar las caídas por estar el suelo mojado. Es fundamental el orden en la colocación de objetos, especialmente en las zonas de paso, para evitar tropiezos.

3. Calzado adecuado:

Las suelas de goma son las mejores para evitar resbalones y las más recomendables para todo tipo de suelo. La suela debe tener un “dibujo” definido, con surcos que permitan un mejor agarre al suelo.





### ► Caídas de personas a distinto nivel

Estos riesgos se producen en el descenso y subida a las cabinas de conducción; también a la existencia de cambios de nivel en almacenes insuficientemente señalizados. Asimismo se deben a la inexistencia de barandillas en las cisternas o en los muelles de carga y descarga. Los daños principales causados se resumen en traumatismos, fracturas y esguinces.

Para prevenir estos riesgos, es necesario proteger cambios de nivel en los lugares de trabajo. Se deben proporcionar barandillas en las cisternas y pasamanos en todas las escaleras de las instalaciones. Se utilizarán suelos en las plataformas antideslizantes para prevenir los resbalones y las caídas. Finalmente, se ha de concienciar a los trabajadores en el uso cuidadoso de los equipos, facilitando, por ejemplo, las bajadas lentas y seguras de las cabinas.



### ► Atropellos o accidentes por vehículos

Suelen ser los atropellos producidos por vehículos existentes en los lugares del trabajo, como transpaletas o carretillas elevadoras. Estos riesgos se suelen materializar por malas señalizaciones, o también por cansancio y somnolencia de los conductores. Así mismo, por velocidad inadecuada de los vehículos, por distracciones de los conductores, como uso de teléfonos móviles, o por estar comiendo o realizando alguna otra actividad mientras se conduce.

Para prevenir estos daños, se estipula el riguroso cumplimiento de las normas de circulación, dentro de los espacios del trabajo. La capacidad de



carga nunca podrá ser sobrepasada, y los vehículos habrán de ser los apropiados al lugar y la tarea.

Asimismo se precisa la necesidad de que las zonas de tránsito estén bien señalizadas e iluminadas.

### ► Exposición a vibraciones

La mayor parte se producen en la conducción. Son debidas tanto a diseños antiguos y poco adaptados de las cabinas de conducción, como a las malas posturas de los conductores. También son posibles causas el mal estado de la calzada o de los sistemas de amortiguación del vehículo.

Para prevenir estos riesgos se aconseja la adquisición de vehículos con cabinas y asientos ergonómicos y su periódico y constante mantenimiento. También se precisa la necesidad de guardar posturas correctas durante la conducción.

### ► Caídas de objetos en manipulación

Entre los factores que pueden acarrear estas caídas está una mala manipulación de los objetos, ya sea por falta de atención, porque los instrumentos para la manipulación no sean los correctos, o porque el tamaño y las proporciones de los mismos sean inadecuados. También por deficiencias en los vehículos y la maquinaria de la manipulación.

Para prevenir estos riesgos, debe de evitarse manipular objetos especialmente peligrosos, con filos cortantes o resbaladizos. Se aconseja que los objetos a manipular cuenten con agarraderas o que, en su caso, no estén sucios.

Los conductores de las carretillas deben de contar con buenas condiciones de visibilidad y de



iluminación, para que realicen su trabajo de manipulación en condiciones de seguridad. Asimismo es aconsejable que las máquinas manipuladoras, durante la manipulación, cuenten con dispositivos de aviso, como señales intermitentes y sonidos repetitivos.

### ▶ Atrapamiento o aplastamiento por vehículo

Entre los riesgos de incidencia media se cuenta también el de atrapamiento por vuelco de vehículo. Las causas principales son un mal reparto de las cargas en las carretillas, la pérdida de estabilidad de las máquinas que se están usando para las manipulaciones, o la alta velocidad de los vehículos y maniobras bruscas.

Para evitar el riesgo de aplastamiento por vehículo, se recomienda que los vehículos de manipulación sin cabina para el conductor deban tener pórtico de seguridad que, en caso de vuelco, impida el aplastamiento. Se recomienda también no circular a velocidades excesivas, ni realizar maniobras bruscas o peligrosas, ni sobrepasar los límites de carga establecidos para cada tipo de vehículo.

### ▶ Sobreesfuerzos

Entre las causas los provocan están el mantenimiento constante y repetido de las posturas, así como la falta de espacio suficiente para poder variarlas y relajar los miembros. También la carga manual de objetos muy grandes o excesivamente pesados.

El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales edita una guía de recomendaciones para actuación en lo relativo a manipulación manual de cargas. La guía parte de un principio básico: la responsabilidad del empresario para ofrecer las condiciones de trabajo oportunas y convenientes que eviten los riesgos en la



manipulación, en la carga y en la descarga de mercancías.

Se señala que es de obligado cumplimiento el proveer a los trabajadores de todos los medios mecánicos de transporte y manipulación que estén disponibles, de manera que se les evite los riesgos de la manipulación manual. Así, se hace hincapié en aspectos como:

- ▶ Paletización de todas las cargas.
- ▶ Utilización de grúas y carretillas elevadoras adaptadas a cada una de las necesidades de la manipulación.
- ▶ Utilización de sistemas transportadores en el interior de las naves, como sistemas de rodillos.
- ▶ Utilización de carretillas y carros.
- ▶ Utilización de mesas elevadoras, ajustables a la altura de trabajo.
- ▶ Utilización de cajas y estanterías rodantes, que reducen la cantidad de esfuerzo empleada en su manejo.

Cuando la mecanización no sea posible, se deberán facilitar todas las medidas organizativas necesarias para aminorar los riesgos de dicha carga manual. En concreto, se deberá actuar sobre las dimensiones de las cargas y sobre el ambiente de trabajo.

También se deberá proveer a los operarios de información oportuna sobre cómo manipular manualmente las cargas con los mínimos riesgos posibles, es decir, cumpliendo las pautas básicas de mantener los pies separados, doblar las rodillas en lugar de la espalda y mantener la carga lo más próxima posible al cuerpo.



Cuando el peso sea excesivo, la carga habrá de manipularla varios operarios. Han de realizarse descansos periódicos tras fases prolongadas de carga y manipulación.

► Exposición al ruido

Otro de los riesgos de incidencia media es que se deriva de una prolongada exposición a ruidos excesivos. Las principales son los ruidos producidos por el propio vehículo o por los vehículos y maquinaria existentes en las áreas de trabajo. También por los golpes bruscos o los impactos de objetos y elementos metálicos.

Estos riesgos podrán prevenirse con una evaluación de los niveles de ruido existentes y un correcto mantenimiento de la maquinaria utilizada, ya sean vehículos de conducción o de manipulación. Ha de enfatizarse la relevancia de insonorizar las cabinas de los vehículos de transporte, así como la conveniencia de recurrir a protectores auditivos cuando los niveles de ruido sean excesivos.

► Exposición a temperaturas ambientales extremas

Es uno de los riesgos considerados menos frecuentes. Se deben a la deficiente climatización, tanto de los vehículos demasiado antiguos, como de las instalaciones de trabajo. También existe la posibilidad de que las operaciones de carga y descarga se realicen en condiciones de temperaturas extremas.

Para prevenir estos riesgos, se recomienda realizar una ventilación adecuada tanto de la cabina de conducción como de los espacios cerrados de trabajo. Se aconseja usar ropa adecuada a las condiciones térmicas, así como realizar descansos y paros cuando estas temperaturas sean extremas.





### ► Atrapamiento por o entre objetos

Es otro tipo de riesgos considerados de menor frecuencia dentro del desarrollo de las actividades del transporte por carretera. Entre las causas figuran la caída de partes móviles de la maquinaria de carga y de descarga, o la caída de objetos mal apilados y almacenados. También la apertura de las cajas de los vehículos después del transporte, y la realización de reparaciones en los vehículos estando estos en marcha.

Para prevenir estos riesgos se señala la necesidad de que los perímetros de actuación de los montacargas estén libres y no haya ningún trabajador en las inmediaciones. Los vehículos habrán de estar detenidos cuando estén siendo revisados, y se añade además la necesidad de llevar ropa homologada o en todo caso amplia cuando se estén reparando partes mecánicas en movimiento.

### ► Exposición a sustancias nocivas o tóxicas

Estos riesgos, de incidencia escasa se ocasionarían por inhalación de vapores acumulados por vehículos de combustión, tanto en lugares cerrados, como cuando las expulsiones de estos vapores son repentinas y bruscas. También por los escapes de sustancias tóxicas almacenadas y la carga y descarga descuidada de este tipo de sustancias.

Como medidas preventivas para este tipo de riesgos, se recomienda usar recipientes y contenedores adecuados, seguros y revisados contra escapes. También el uso de los equipos de protección individual convenientes. Se añade a lo anterior la necesidad de tener los contenedores completamente cerrados, y la obligación de ventilar y de tener extractores en los espacios donde se pudieran estar reduciendo combustiones o condensaciones de vapores tóxicos.





### ► Incendios

El riesgo de exposición a incendios es una situación excepcional en el ámbito laboral sectorial. Entre sus causas estarían los fallos en los circuitos eléctricos de los vehículos o los cortocircuitos; también sobrecalentamientos del motor o escapes de combustibles y, por último las colillas de cigarrillo mal apagadas.

Con el objetivo de prevenir estos riesgos, se aconseja realizar almacenamientos de sustancias peligrosas siempre de acuerdo con las indicaciones del fabricante y manteniéndolas escrupulosamente por separado. Respetar la prohibición de fumar tanto en la caja como en el almacén, y separar de las fuentes de calor los líquidos y materiales altamente inflamables. Finalmente, es necesario contar con equipos de extinción adecuados por si se declarase un incendio.





## Enfermedades más comunes derivadas del trabajo

### En que consisten

Las enfermedades más comunes derivadas de la actividad profesional son aquellas que se desarrollan como consecuencia de la actividad laboral. Las más importantes en el sector del transporte de mercancías por carretera son las derivadas de los movimientos repetitivos y las posturas sostenidas (tendinitis, epicondilitis), las músculo-esqueléticas en general y las cardiovasculares (debidas al sedentarismo, la dieta poco adecuada y a menudo el tabaco en exceso); siendo el puesto típico de candidato a sufrir estas dolencias el de conductor.

### Cómo se previenen

Lo primero que hay que destacar es que, por tratarse de enfermedades, han de ser diagnosticadas por un médico, y la forma de detectarlas y empezar un tratamiento es acudir al reconocimiento médico anual que todo trabajador debe de realizar.

Las enfermedades señaladas tienen su origen en algunas características del trabajo que se realiza, y es precisamente a esas características a las que hay que referirse para tomar medidas preventivas:

- ▶ Movimientos repetitivos y monótonos: Realizar de forma continua las mismas tareas y los mismos movimientos es un factor de riesgo, sobre todo si se combina con otros como la carga y descarga manual de mercancías.
  - ⊕ La forma de prevenir sus consecuencias es establecer pausas y, si es posible, alternar tareas y/o movimientos.



- ✦ Seguir las pautas básicas en el manejo de mercancías: separar los pies, doblar las rodillas y no la espalda, mantener la carga pegada al cuerpo y no subirla por encima de la cabeza.

▶ Ritmo inadecuado de trabajo:

- ✦ La pauta a seguir es similar, establecer pausas, alternar trabajo y descanso. También, si es posible, alternar tareas.

▶ Posturas mantenidas mucho tiempo:

- ✦ Hay que evitar que se prolonguen demasiado y, si no queda más remedio, moverse de vez en cuando y realizar pausas para hacer estiramientos y relajaciones de los músculos.
- ✦ Cambiar la posición del cuerpo en los descansos, y estirar los músculos suavemente para evitar contracturas.

### Enfermedades profesionales.

Otra forma de considerar la enfermedad profesional es la legal:

Enfermedad Profesional (Definición legal): *“La contraída a consecuencia del trabajo ejecutado por cuenta ajena en las actividades especificadas como causantes de la misma en el cuadro de Enfermedades Profesionales aprobado por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, y que esté provocada por la acción de los elementos o sustancias que en dicho cuadro se indican para cada enfermedad profesional”.*



Según la definición legal y los anexos que figuran en el Real Decreto 1995/1978, de 12 de mayo, por el que se aprueba el Cuadro de Enfermedades Profesionales en el sistema de la Seguridad Social, y sus posteriores modificaciones, serían consideradas enfermedades profesionales causadas por actividades específicas vinculadas al transporte de mercancías por carretera las siguientes :

- ▶ **Enfermedades infecciosas o parasitarias** transmitidas al hombre por los animales o por sus productos y cadáveres. (Carga, descarga o transporte de mercancías)
- ▶ **Enfermedades provocadas por radiaciones ionizantes.** (Transporte de materias radiactivas).
- ▶ **Hipoacusia o sordera provocada por el ruido.** (Motores diesel, en particular en las dragas y los vehículos de transporte de ruta).
- ▶ **Parálisis de los nervios debidas a la presión.** (Parálisis del nervio radial por trabajos que entrañen contracción repetida del músculo supinador largo, como la conducción).

Cabe destacar el nuevo real Decreto de Octubre de 2006 del I Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales por el que se aprueba el Cuadro de Enfermedades Profesionales y se establecen criterios para su notificación y registro.

El Decreto desarrolla el Acuerdo sobre Medidas en Materia de Seguridad Social, firmado por el Gobierno y los agentes sociales el pasado 13 de julio, dentro de las actuaciones sobre incapacidad permanente y sigue la Recomendación Europea sobre enfermedades profesionales.



Las principales novedades que aporta este Real Decreto, que **entrará en vigor el 1 de enero de 2007**, son:

- ▶ Adecua la lista de enfermedades profesionales, vigente desde hace veintiocho años (Real Decreto 1995/1978, de 12 de mayo), a la realidad productiva actual. Esta actualización considera nuevas sustancias que puedan producir enfermedad profesional y amplía nuevos trabajos o tareas susceptibles de producir dicho tipo de enfermedad.
- ▶ Modifica el sistema de notificación y registro de enfermedades profesionales con la finalidad de aflorar enfermedades profesionales ocultas y evitar su infradeclaración. En la memoria del proyecto se explica que "las deficiencias de protección a los trabajadores afectados por esta contingencia profesional se derivan, en gran medida, no sólo de la falta de actualización de la lista de enfermedades profesionales sino muy especialmente de las deficiencias de notificación de las mismas, producidas por un procedimiento que se ha demostrado ineficiente, sin una vinculación suficiente con el profesional médico que tiene la competencia para calificar la contingencia o con aquel otro que pueda emitir un diagnóstico.



## VIGILANCIA DE LA SALUD

El dato a la vez más relevante y preocupante sobre la salud laboral de los conductores en este sector es que **sólo la mitad de ellos realizan el reconocimiento médico anual.**

Los motivos son varios, relacionados todos con las características de su trabajo (horarios, distancias, autónomos, etc.)

Es fundamental concienciarse de aspectos tan importantes como:

- ▶ La importancia de una detección precoz en la mayoría de las enfermedades profesionales.
- ▶ Que sólo a partir de ese reconocimiento se podrá iniciar un tratamiento correcto, con las coberturas sanitarias y económicas correspondientes.
- ▶ Que el reconocimiento de posibles incapacidades futuras se verá así facilitado.



## Parte III:

# MODELO DE GESTIÓN DE LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES PARA LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA



### 3.1. Organización de la Prevención

Como primer paso para la gestión de la prevención, la empresa debe decidir la modalidad de organización de la prevención entre alguna de las modalidades siguientes:

- ▶ **Asunción por el empresario de la actividad preventiva:** Un empresario podrá desarrollar personalmente la actividad de prevención, a excepción de las actividades referentes a la Vigilancia de la Salud de los trabajadores, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:
  - ▶ El empresario tiene la formación correspondiente a las funciones preventivas que va a desarrollar.
  - ▶ La plantilla de la empresa sea menor de 6 trabajadores.
  - ▶ La actividad de la misma no esté considerada de riesgo, por lo tanto,
    - ▶ no aparece en el Anexo I del Reglamento de los Servicios de Prevención (Real Decreto 39/1997).
  - ▶ El empresario desarrolla de forma habitual su actividad profesional en el centro de trabajo.
  
- ▶ **Designación de trabajadores** para la actividad preventiva: La empresa puede proceder a la designación de trabajadores para la realización de la actividad preventiva, cuando se trate de una empresa que cuente con más de 6 trabajadores y

menos de 500, salvo cuando tengan entre 250 y 500 trabajadores y desarrolle alguna de las actividades consideradas de riesgo (Anexo I del RD 39/1997).

No es obligatoria la **designación de trabajadores** cuando el empresario:

- ▶ Recorra a un servicio de prevención ajeno.
- ▶ Asuma personalmente la actividad preventiva.
- ▶ Constituya un servicio de prevención propio

Para el desarrollo de la actividad preventiva, los trabajadores designados, deberán tener la capacidad y formación apropiada a las funciones a desempeñar. Por lo tanto, deben tener una titulación de nivel básico, medio o superior en prevención de riesgos laborales, según las funciones que vayan a desempeñar en la empresa.

▶ **Servicio de prevención propio:** El empresario deberá constituir un servicio de prevención propio cuando concorra alguno de los siguientes supuestos:

- ▶ Cuando se trate de una empresa que tenga más de 500 trabajadores.
- ▶ Cuando se trate de una empresa no incluida en los apartados anteriores y así lo decida la autoridad laboral, salvo que se opte por el concierto de una entidad especializada ajena a la empresa.
- ▶ Cuando la empresa tenga entre 250 y 500 trabajadores, y desarrolle alguna de las actividades consideradas de riesgo, es decir, que esté incluida dentro del Anexo I del Reglamento de los Servicios de Prevención (Real Decreto 39/1997).



El servicio de prevención propio es una unidad organizativa específica en la empresa y **sus integrantes se deben dedicar de forma exclusiva a la actividad preventiva**. También debe contar con las instalaciones de la empresa y los medios humanos y materiales necesarios para la realización de las actividades preventivas que se vayan a desarrollar en la misma.

El servicio de prevención habrá de contar, como mínimo, con dos de las especialidades en materia preventiva: Medicina del trabajo, Seguridad en el Trabajo, Higiene Industrial y Ergonomía y Psicología Aplicada.

- ▶ **Servicio de prevención mancomunado:** Se podrá constituir un servicio de prevención mancomunado:
  - ▶ Cuando las empresas desarrollen simultáneamente actividades en un mismo centro de trabajo, edificio o centro comercial, siempre que quede garantizada la operatividad y eficacia del servicio. No es necesario que pertenezcan al mismo sector productivo.
  - ▶ Cuando así se establezca en la negociación colectiva o mediante acuerdos entre las organizaciones de trabajadores y empresarios sobre esta materia, (acuerdos interprofesionales) o, en su defecto, por decisión de las empresas afectadas, en el caso de empresas pertenecientes a un mismo sector productivo o grupo empresarial o que desarrollen sus actividades en un polígono industrial o área geográfica limitada.



## REQUISITOS

- ▶ Las empresas afectadas deberán consultar previamente a los representantes de los trabajadores.
  - ▶ Su actividad preventiva se limitará a las empresas participantes.
  - ▶ Estos servicios, tendrán la consideración de servicios propios de las empresas que los constituyan.
  - ▶ El servicio de prevención mancomunado deberá tener a disposición de la autoridad laboral, la información relativa a las empresas que lo constituyen y el grado de participación de las mismas.
- ▶ **Servicio de prevención ajeno:** La empresa debe recurrir a uno o varios Servicios de Prevención Ajenos para todas aquellas actividades que no hayan sido cubiertas mediante alguna de las modalidades expuestas anteriormente. Por otra parte, el empresario podrá concertar con un Servicio de Prevención Ajeno, **la totalidad** del desarrollo de la acción preventiva en su empresa.

Estos servicios de prevención tienen las funciones de asesoramiento y apoyo quedando en la empresa la responsabilidad de la ejecución e implantación de las medidas propuestas.

Las empresas del Sector Alimentación que concierten el desarrollo de la actividad preventiva con un Servicio de Prevención Ajeno, tienen la ventaja adicional de que no han de pasar auditorías periódicas de su sistema preventivo.



## AUDITORÍAS

Las empresas que organicen la prevención bajo una modalidad distinta al servicio de prevención ajeno, deberán someter su sistema de gestión de la prevención al control de una auditoría o evaluación externa por una entidad acreditada como tal.

Dicha auditoría deberá ser repetida de forma periódica, o cuando así lo requiera la Autoridad laboral. Para todas aquellas actividades preventivas que asuma la empresa bien mediante el empresario, trabajador designado, servicio de prevención propio o mancomunado es obligatorio que se realicen auditorias externas.

### 3.2. Recomendaciones y Buenas Prácticas en Prevención

#### ► Información, formación y consulta a los trabajadores

La **INFORMACIÓN** tiene como finalidad dar a conocer a los trabajadores su medio de trabajo y todas las circunstancias que lo rodean, concretándolas en los posibles riesgos existentes, su gravedad y las medidas de protección y prevención adoptadas.

El empresario ha de adoptar las medidas adecuadas para que los trabajadores reciban información referente a:

- Las medidas de protección y de prevención en función de los riesgos existentes
- Las medidas a adoptar en situaciones de emergencia.

El empresario debe tener un justificante de la información que ha recibido cada trabajador en materia



de prevención de los riesgos laborales, firmado por el propio trabajador.

La **FORMACIÓN** es una herramienta imprescindible para implantar una cultura de prevención entre los trabajadores, hay que divulgar prácticas y hábitos seguros de trabajo.

Por consiguiente, el empresario debe garantizar que cada trabajador reciba una formación teórica y práctica suficiente y adecuada en materia preventiva. Para ello, es conveniente que elabore un Plan de Formación para toda la empresa, facilitando los medios y tiempo necesario para llevarlo a cabo.

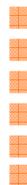
Conforme a lo dispuesto en la Ley 31/1995, los trabajadores recibirán formación en materia preventiva:

- ▶ Al incorporarse a la empresa.
- ▶ A consecuencia de un cambio de puesto de trabajo.
- ▶ Debido a cambios tecnológicos.
- ▶ Periódicamente.

El empresario debe tener un justificante de la formación que recibe el trabajador en materia preventiva, tanto la impartida por empresas externas como por el propio personal de la empresa, firmado por cada trabajador.

Otro campo importante es la **CONSULTA A LOS TRABAJADORES** y su participación en todo lo que pueda tener efectos sustanciales sobre seguridad y salud. Esta consulta puede organizarse directamente con los trabajadores o con sus representantes.

Los trabajadores tienen derecho a efectuar propuestas al empresario, con el objetivo de mejorar los niveles de protección seguridad y salud.



La consulta y participación de los trabajadores se realiza:

- ▶ Si la empresa tiene menos de seis trabajadores, su participación se realiza directamente con el empresario.
- ▶ Si la empresa tiene seis o más trabajadores, su participación se canaliza a través de sus representantes. Estos son los Delegados de Prevención (elegidos por y entre los delegados sindicales) y, en las empresas de más de 50 trabajadores, los Comités de Seguridad y Salud.

El Comité de Seguridad y Salud es el órgano paritario y colegiado de participación destinado a la consulta regular y periódica de las actuaciones de la empresa en materia de prevención de riesgos.

El Comité de Seguridad y Salud se reune trimestralmente y siempre que lo solicite alguna de las partes. El Comité adoptará sus propias normas de funcionamiento. El empresario debe disponer del acta de constitución del comité de seguridad y salud así como de las actas de las reuniones trimestrales.

#### ▶ **Gestión de Vigilancia de la Salud**

El empresario está obligado a garantizarla, y por ello la empresa tiene que concertar la Vigilancia de la Salud con una entidad acreditada, a no ser que disponga de un servicio de prevención propio que la cubra.

Ha de ser específica y proporcional a los riesgos a los que está sometido el trabajador.

Precisa del consentimiento del trabajador, salvo excepciones:



- ▶ Si los reconocimientos son indispensables para evaluar los efectos de las condiciones de trabajo sobre la salud de los trabajadores.
- ▶ Si el estado de la salud del trabajador pueda constituir un peligro para el mismo o terceros.
- ▶ Si existe una disposición legal en relación con la protección de riesgos específicos y actividades de especial peligrosidad que obligue a reconocimientos.

Ha de preservarse el derecho a la intimidad y dignidad del trabajador. El acceso a la información médica derivada de la Vigilancia de la Salud se limita a:

- ▶ El trabajador.
- ▶ El personal médico.
- ▶ Las autoridades sanitarias competentes.

Los datos obtenidos no podrán ser usados con fines discriminatorios, ni en perjuicio del trabajador.

Se ha de conservar la documentación sobre los resultados y conclusiones de los controles del estado de salud de los trabajadores.

La información a la que accede el empresario, sobre las conclusiones de los reconocimientos médicos, es:

- ▶ APTO/NO APTO para el puesto de trabajo.
- ▶ NECESIDAD/NO NECESIDAD de introducir medidas preventivas.

### 3.3. Coordinación de actividades empresariales

Cuando en un mismo centro de trabajo realizan su actividad **trabajadores de diferentes empresas o**



autónomos, se debe tener una adecuada coordinación de actividades empresariales con la finalidad de lograr un nivel adecuado de seguridad.

➤ **CONCURRENCIA DE VARIAS EMPRESAS EN UN MISMO CENTRO DE TRABAJO.**

En este caso el empresario tiene las obligaciones de:

- Deber de cooperación.
- Información recíproca de riesgos.

Este sería el caso de una empresa que se dedica al mantenimiento de instalaciones y otra que realiza el transporte de productos terminados.

➤ **EXISTENCIA DE UN EMPRESARIO TITULAR.**

La persona que tiene la capacidad de poner a disposición y gestionar el centro de trabajo. En este caso el empresario tiene la obligación de:

- Cumplir con el deber de cooperación con las empresas concurrentes.
- Informar de los riesgos del centro a los empresarios concurrentes.
- Dar instrucciones a todos trabajadores para evitar riesgos.

Este sería el caso de una empresa que tiene una zona de almacén que no utiliza y alquila parte de estas instalaciones a otra empresa.

➤ **EXISTENCIA DE UN EMPRESARIO PRINCIPAL.**

Empresario que contrata o subcontrata con otros la realización de obras o servicios correspondientes a la propia actividad de aquél y que se desarrollan en su propio centro de trabajo.



Las obligaciones del empresario principal con las empresas contratistas o subcontratistas, además de las anteriores, son:

- ▶ Vigilar el cumplimiento de la normativa.
- ▶ Exigir las evaluaciones de riesgo y planificación preventiva.
- ▶ Exigir que le acrediten por escrito la información y formación de los trabajadores.
- ▶ Exigir los medios de coordinación necesarios.

Estos pueden ser:

- ▶ Intercambio de información y documentación entre las empresas concurrentes.
- ▶ Celebración de reuniones, periódicas entre empresas concurrentes, reuniones conjuntas de Comités de Seguridad y Salud o Delegados de Prevención.
- ▶ Establecimiento e impartición de instrucciones que deben seguirse en el centro de trabajo.
- ▶ Determinación conjunta de las medidas preventivas específicas a adoptaren función de los riesgos concurrentes.
- ▶ Presencia de recursos preventivos (medios humanos) en ciertos supuestos.
- ▶ Designación de una o más personas para asumir la coordinación de las actividades preventivas.

Para la determinación de los medios de coordinación se han de tener en cuenta, junto a la peligrosidad de las actividades desarrolladas en el centro de trabajo, el

número de trabajadores y la duración de la concurrencia de actividades.

### ► **EMPRESAS DE TRABAJO TEMPORAL (ETT'S)**

En el caso de contratar a un trabajador a través de una ETT ambas empresas deben coordinarse con el objetivo de garantizar a dichos trabajadores las mismas garantías de protección que al resto.

La empresa usuaria es la responsable de las condiciones de seguridad y salud del trabajador y de proporcionar la información sobre los riesgos y medidas preventivas. A la ETT debe proporcionarle la siguiente documentación:

#### A) ***Previamente a la contratación***

- ▶ Características del puesto de trabajo a cubrir.
- ▶ Cualificación y capacidades requeridas para el mismo.
- ▶ Formación en prevención de riesgos laborales requerida.
- ▶ Medidas de vigilancia de la salud necesarias.
- ▶ Evaluación de riesgos del puesto de trabajo y medidas preventivas a adoptar.

#### B) ***Posteriormente a la contratación***

- ▶ Información de cualquier daños profesional producido.
- ▶ Resultados de las evaluaciones de riesgos del puesto de trabajo realizadas con posterioridad a la incorporación del trabajador.



La empresa de trabajo temporal es la responsable de la formación y de la vigilancia de la salud de los trabajadores. La ETT debe aportar a la empresa usuaria:

- ▶ Certificado médico de aptitud del trabajador para el puesto de trabajo.
- ▶ Certificado de cualificación del trabajador.
- ▶ Justificante de la formación en materia preventiva impartida al trabajador.
- ▶ Certificado de que el trabajador ha sido debidamente informado de las características y del puesto de trabajo y de los resultados de la evaluación de riesgos.

### SINTESIS DE BUENAS PRÁCTICAS

- ▶ Adoptar la modalidad de organización de la prevención que mejor se ajuste a las características e la empresa.
- ▶ Fomentar políticas de concienciación y mejora de los niveles de seguridad y salud en la empresa.
- ▶ Conocer los riesgos que existen en la empresa y aplicar las medidas para eliminarlos o reducirlos.
- ▶ Implantar y aplicar un plan de prevención de riesgos laborales.
- ▶ Realizar la evaluación de riesgos de todos los centros de trabajo.
- ▶ Planificar la actividad preventiva según los resultados de la evaluación de riesgos.
- ▶ Informar a los trabajadores sobre los riesgos existentes en la empresa y formarlos en la manera de evitarlos.



- ▶ Realizar la vigilancia de la salud en función de los riesgos específicos de cada trabajador.
- ▶ Facilitar la participación y consulta a través de los órganos establecidos por la ley.
- ▶ Facilitar los equipos de trabajo y de protección adecuados a los trabajadores.
- ▶ Mantener y actualizar la documentación que ha de ser puesta a disposición de la autoridad laboral competente (Inspección de Trabajo).
- ▶ Recordar que la Prevención es un compromiso de TODOS: empresarios y trabajadores.



## ANEXOS

56

### I. DIRECCIONES Y PÁGINAS WEB DE INTERÉS

- ▶ Pagina Web del Ministerio de Fomento:  
[http://www.fomento.es/mfom/lang\\_castellano/default.htm](http://www.fomento.es/mfom/lang_castellano/default.htm)
- ▶ Federación Comunicación y transporte CC.OO.  
<http://www.fct.ccoo.es/>
- ▶ Pagina Web del Ministerio de Trabajo  
<http://www.mtas.es/>
- ▶ Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo:  
<http://www.mtas.es/insht/>
- ▶ Fundación CETMO  
<http://www.fundacioncetmo.org/fundacion/publicaciones/mercancias/tmc.pdf>
- ▶ ISTAS (CC.OO.)  
<http://www.istas.net/webistas/portada.asp>
- ▶ Agencia Europea Seguridad y Salud  
<http://osha.europa.eu/OSHA>

### II. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES DOCUMENTALES

- ▶ AECAF y otros: *'Estudio del Sector de Transporte de Mercancías por Carreteras, Actividades Complementarias y Auxiliares al mismo'*
- ▶ Asociación Española de la Carretera: *'Memoria 2004'*.

- ▶ CC.OO. y otros: *'Asesoría técnica de Prevención de Riesgos Laborales en la Actividad de Transporte por Carretera'*.
- ▶ CC. OO. *'Informe Anual Sobre la Mortalidad de los Conductores Profesionales'*
- ▶ CC.OO.: *'Conducción en carretera y enfermedades profesionales'*.
- ▶ CC.OO. *'Valor del Riesgo por fatiga laboral'*.
- ▶ CC.OO.: *'Víctimas obreras en la carretera'*.
- ▶ CC.OO.: *'El deterioro de la salud de los conductores profesionales en carretera'*.
- ▶ CC.OO.: *'Tacógrafo: la conducción y el descanso en el transporte por carretera'*.
- ▶ CC.OO.: *'Curso de Prevención de Riesgos Laborales en situaciones de emergencia en la conducción'*
- ▶ Dirección General de Tráfico: *'Series estadísticas sobre accidentes y víctimas, 2004'*.
- ▶ Dirección General de Tráfico: *'Las principales cifras de la siniestralidad vial: España 2004'*
- ▶ Dirección General de Tráfico: *'Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008'*.
- ▶ Dirección General de Tráfico: *'Plan de Actuaciones 2006'*.
- ▶ Fundación CETMO: *'El transporte de mercancías por carretera: un sector de peso con tres retos estratégicos: Internacionalización, Intermodalidad, Innovación'*, puede consultarse en:



- ▶ Fundación CETMO: *'El transporte en España: un sector estratégico: informe sobre la aportación del transporte y sus retos futuros'*
- ▶ Grösbrink, Alfons y Mahr, Andreas: *'Ergonomía de la conducción de autobuses'*, en *'Enciclopedia de la salud y seguridad en el trabajo'*
- ▶ Ikei: *'Working conditions in the Spanish road transport of goods sector'*
- ▶ Instituto Nacional de Estadística: *'Notas de Prensa: Encuesta Anual de Servicios 2003'*
- ▶ Jiménez, Francisco: *'Seguridad en la distribución y manipulación de G.L.P.'*
- ▶ Krauss, Richard S.: *'Operaciones de Suministro de Combustible y Mantenimiento de Vehículos de Motor'*, en *'Enciclopedia de la salud y seguridad en el trabajo'*
- ▶ Krauss, Richard S.: *'Almacenamiento y Transporte de Petróleo Crudo, Gas Natural, Productos de Petróleo Licuados y otras Substancias Químicas'*, en *'Enciclopedia de la salud y seguridad en el trabajo'*
- ▶ Lund, John: *'Almacenamiento'*, en *'Enciclopedia de la salud y seguridad en el trabajo'*
- ▶ Martínez Álvaro, Oscar: *'Perspectivas de evolución de la estructura del transporte de viajeros por carretera'*
- ▶ Millis, Bruce A.: *'Conducción de Camiones y Autobuses'*, en *'Enciclopedia de la salud y seguridad en el trabajo'*
- ▶ Ministerio de Fomento, CC. OO., U.G.T., FENADISMER Y CETM: *'Encuesta de Salud y Condiciones de Trabajo en el Transporte de Mercancías por Carretera'*
- ▶ Ministerio de Fomento: *'Necesidades Formativas en el Sector del Transporte Público por Carretera'*



- ▶ Ministerio de Fomento: *'Accidentalidad en el transporte profesional: año 2002'*.
- ▶ Ministerio de Fomento: *'Plan Estratégico para el Sector del Transporte de Mercancías por Carretera: PETRA'*.
- ▶ Ministerio de Fomento: *'Observatorio del Transporte de Mercancías por carretera'*, puede consultarse en:  
[http://www.fomento.es/NR/rdonlyres/6192770F-38AC-4812-9B5D-E29BBDD7F9AC/17749/Observatorio\\_Mercancias.pdf](http://www.fomento.es/NR/rdonlyres/6192770F-38AC-4812-9B5D-E29BBDD7F9AC/17749/Observatorio_Mercancias.pdf)
- ▶ Ministerio de Fomento: *'Observatorio Social del Transporte por Carretera'*, puede consultarse en:  
<http://www.fomento.es/NR/rdonlyres/BEA5A540-6C4A-4585-9A9D-02165C8062ED/17233/OBSERVATORIOSOCIAL2005.pdf>
- ▶ Ministerio de Fomento: *'Estadísticas de Accidentes del Año 2005; servicio de mercancías peligrosas y perecederas'*
- ▶ Ministerio de Fomento: *'Estudio comparativo de los accidentes con mercancía derramada entre los años 2000, 2001, 2002, 2003 y 2004'*.
- ▶ Ministerio de Fomento: *'Encuesta sobre la percepción del transporte de mercancías por diferentes colectivos'*.
- ▶ -Ministerio de Fomento: *'Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera 2004'*.
- ▶ Ministerio de Fomento: *'Evolución de los Indicadores Económicos y Sociales del Transporte por Carretera'*.
- ▶ Ministerio de Fomento: *'Informe de Empresas Cargadoras y Operadores de Transporte'*.
- ▶ Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales: *'Guía técnica para la evaluación y prevención de los riesgos relativos a la manipulación manual de cargas'*.

- Observatorio Delfos: '*Fichas de Contenidos de Prevención*'.
- Sainz Vicente, Enrique y otros (1997): 'Efectos psicológicos de la exposición al tráfico en conductores profesionales y noveles', en *Anales de Psicología*, vol 13, n. 1.
- UGT: '*La siniestralidad laboral en el sector de transporte por carretera*'.
- UGT: '*Guía para la Prevención de Riesgos Laborales: sector de transportes por carretera*'
- UGT: '*Tu vida sobre ruedas: hábitos saludables de profesional*'.
- Unión Europea: '*Diario Oficial 12 de Diciembre de 2005*'.
- Warshaw, Leon J.: 'Retos para la salud y la seguridad de los trabajadores en la industria del transporte y del almacenamiento', en '*Enciclopedia de la salud y seguridad en el trabajo*'.
- Webdeltransportista (7/12/2005): '*La UE aumenta el tiempo de descanso obligatorio para transportistas*'.

### III. GLOSARIO

Para cualquier duda terminológica o conceptual, se pueden consultar las siguientes páginas Web:

- ISTAS (CC.OO.) Abrir la pestaña "Salud Laboral"  
<http://www.istas.net/webistas/portada.asp>
- Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo:  
<http://www.mtas.es/insht/>
- Junta de Castilla y León. Glosario terminológico.  
[www.prevencioncastillayleon.com](http://www.prevencioncastillayleon.com)

#### IV. AYUDAS Y SUBVENCIONES EN MATERIA DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

Dada la diversidad de subsectores y tipos de empresas que integran el ámbito del Transporte de Mercancías por Carretera, lo más oportuno para evitar confusiones será la consulta a los organismos subvencionadores, cosa algo más fácil de realizar en la actualidad a través de la red 060, por ejemplo.

<http://www.060.es/> “Ayudas y subvenciones”



## ANEXO NORMATIVA Y LEGISLACIÓN

**BOE 28** 02/02/06

**REAL DECRETO 62**

Real Decreto 62/2006, de 27 de enero, por el que se modifica el Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo.

**BOE 34** 09/02/06 **ORDEN PRE/252 06/02/06**

Por la que Se actualiza la Instrucción Técnica Complementaria nº 10, sobre prevención de accidentes graves, del Reglamento de Explosivos.

**BOE 34** 09/02/06 **CORR ERR RD 1559 23/12/05**

Corrección de errores del Real Decreto 1559/2005, de 23 de diciembre, sobre condiciones básicas que deben cumplir los centros de limpieza y desinfección de los vehículos dedicados al transporte por carretera en el sector ganadero.

**BOE 40** 16/02/06 **CORR ERR RESOLUCION 28/12/05**

Corr. Err. Resolución de 28/12/05, por la que se aprueba el perfil de consumo y el método de cálculo a efectos de liquidación de energía aplicables para aquellos consumidores tipo 4 y tipo 5 que no dispongan de registro horario de consumo.

**BOE 41 17/02/06** **REAL DECRETO 61 31/01/06**

Por el que se determinan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo y se regula el uso de determinados biocombustibles.

**BOE 42 14/02/06** **ORDEN FOM/392 14/02/06**

De modificación parcial de la Orden de 16 de diciembre de 1997, por la que se regulan los accesos a las carreteras del Estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de servicio.

**BOE 42 14/02/06** **CORR ERR RD 1556 23/12/05**

Corrección de errores y erratas del Real Decreto 1556/2005, de 23 de diciembre, por el que se establece la tarifa eléctrica para 2006.

**BOE 43 16/02/06** **CORR ERR RD 62 27/01/06**

Corr. Err. del Real Decreto 62/2006, de 27 de enero, por el que se modifica el Reglamento General de Conductores, aprobado por Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo.

**BOE 45** 22/02/06 **CORR ERR ORDEN EHA/4046 21/12/05** Corro Err. de la Orden EHA/4046/2005, de 21 de diciembre, por la que se aprueban los precios medios de venta aplicables en la gestión del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones e Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte.

**BOE 46** 23/02/06 **ORDEN EHA/444 14/02/06**

Sobre documentación acreditativa para la importación de vehículos automóviles.

**BOE 46 23/02/06 ORDEN ITC/445 14/02/06**

Por la que se actualizan los anexos I y II del Real Decreto 2028/1986, de 6 junio, sobre las normas para la aplicación de determinadas directivas de la CE, relativas a la homologación de tipo de vehículos automóviles, remolques, semirremolques, motocicletas, ciclomotores y vehículos agrícolas, así como de partes y piezas de dichos vehículos.

**BOE 48** 25/02/06 **CORR ERR RD 1454 02/12/05**

Corr. Err. del Real Decreto 1454/2005, de 2 de diciembre, por el que se modifican determinadas disposiciones relativas al sector eléctrico.

**BOE 48** 25/02/06 **REAL DECRETO 227 24/02/06**

Por el que se complementa el régimen jurídico sobre la limitación de las emisiones de compuestos orgánicos volátiles en determinadas pinturas y barnices y en productos de renovación del acabado de vehículos.

**BOE 48 25/02/06 REAL DECRETO 228 24/02/06**

Por el que se modifica el Real Decreto 1378/1999, de 27 de agosto, por el que se establecen medidas para la eliminación y gestión de los policlorobifenilos, policloroterfenilos y aparatos que los contengan.

**BOE 50 28/02/06 REAL DECRETO 229 24/02/06**

Sobre el control de fuentes radiactivas encapsuladas de alta actividad y fuentes huérfanas.

**BOE 54** 04/03/06 **REAL DECRETO 252 03/03/06**

Por el que se revisan los objetivos de reciclado y valorización establecidos en la Ley 11/1997, de 24 de abril, de Envases y Residuos de Envases, y por el que se modifica el Reglamento para su ejecución, aprobado por el Real Decreto 782/1998, de 30 de abril.

**BOE 59** 10/03/06 **ORDEN FOM/660 01/03/06**

Por la que se crea el Registro Telemático del Ministerio de Fomento y se establecen los criterios generales para la tramitación telemática de determinados procedimientos.

**BOE 60 11/03/06 REAL DECRETO 286 10/03/06**

Sobre la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición al ruido.

**BOE 60 11/03/06 ORDEN PRE/672 10/03/06**

Por la que se establece un período transitorio para la sustitución de los depósitos auxiliares de distribución.

**BOE 62 14/03/06 ORDEN ITC/683 09/03/06**

Por la que se regula el control metrológico del Estado sobre los sistemas para el conteo y control de afluencia de personas en locales de pública concurrencia.

**BOE 62 14/03/06 CORR. ERR. RD 286 10/03/06**

Sobre la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición al ruido.

**BOE 62 14/03/06 ORDEN ITC/683 09/03/06**

Por la que se regula el control metrológico del Estado sobre los sistemas para el conteo y control de afluencia de personas en locales de pública concurrencia.

**BOE 68** 21/03/06 **CORR ERR ORDEN EHA/444 14/02/06**

Corr. Err. Orden EHA/444/2006, de 14 de febrero, sobre documentación acreditativa para la importación de vehículos automóviles.

**BOE 69 22/03/06 CORR ERR ORDEN EHA/645 28/02/06**

Corr. Err. Orden EHA/645/2006, de 28 de febrero, por la que se modifica la Orden de 8 de abril de 1997, por la que se establecen normas sobre lugar, forma, plazos e impresos para la determinación e ingreso de los impuestos especiales de fabricación.

**BOE 71** 24/03/06 **CORR ERR RD 286 10/03/06**

Corr. Err. del Real Decreto 286/2006, de 10 de marzo, sobre la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición al ruido.

**BOE 73 25/03/06 PROVIDENCIA 10/03/06**

Dictada por la Sala Tercera del Tribunal Supremo, por la que se admite a trámite la cuestión de ilegalidad planteada por el Tribunal Superior de Justicia de Navarra Sala Contencioso-Administrativo de Pamplona/Iruña, en relación al artículo 8.1 del Reglamento aprobado por el Real Decreto 401/2003, de 4 de abril, en cuanto atribuye a los Ingenieros e Ingenieros Técnicos de Telecomunicación, con exclusión de Ingenieros Industriales, la firma del proyecto técnico a que se contrae y en relación al concordante 2.1 de la Orden CTE/ 1296/2003, que desarrolla aquel Reglamento.

**BOE 74 28/03/06 REAL DECRETO 314 17/03/06**

Por el que se aprueba el Código Técnico de La Edificación.

**BOE 74 28/03/06 REAL DECRETO 315 17/03/06**

Por el que se crea el Consejo para la sostenibilidad, Innovación y Calidad de La Edificación.

**BOE 74 28/03/06 RESOLUCION 14/03/06**

Por la que se establece la tabla de potencias normalizadas para todos los suministros en baja tensión.

**BOE 77 31/03/06 ORDEN ITC/913 30/03/06**

Aprueba el método de cálculo del coste de cada uno de los combustibles utilizados y el procedimiento de despacho y liquidación de la energía en los sistemas eléctricos insulares y extra peninsulares.

**BOE 77 31/03/06 ORDEN ITC/914 30/03/06**

Por la que se establece el método de cálculo de la retribución de garantía de potencia para las instalaciones de generación en régimen ordinario de los sistemas eléctricos insulares y extrapeninsulares.

**DOG 27 08/02/06 INSTRUCCION 1 13/01/06**

De interpretación y aplicación del Real decreto 1853/1993, de 22 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de instalaciones de gas en locales destinados a usos domésticos, colectivos o comerciales.

**DOG 37 22/02/06 DECRETO 23 16/02/06**

Por el que se suspende la vigencia del Plan General de Ordenación Urbana de Tui y se aprueba la ordenación urbanística provisional hasta la entrada en vigor del nuevo planeamiento.

**DOG 38 23/02/06 ORDEN 08/02/06**

Por la que se establece el procedimiento y requisitos para la obtención del carné profesional de operador de grúa torre al amparo de la disposición transitoria primera, y punto 4.2 del anexo VI, del Real decreto 836/2003, de 27 de junio.

**DOG 41 28/02/06 RESOLUCION 03/02/06**

Aprueba los documentos oficiales memoria técnica y certificado de adecuación a la ITC MI IP03 y memoria técnica y certificado de adecuación a la ITC MI IP04.

**DOG 51 14/03/06 ORDEN 28/12/05**

Otorga la aprobación definitiva al proyecto de la modificación puntual de las normas subsidiarias de planeamiento relativa a la regulación del uso hotelero, del Ayuntamiento de Nigrán. (Expediente PO-05003).

**DOG 54 17/03/06 ORDEN 20/02/06**

Por el que se aprueba el Plan de inspección urbanística autonómica.

**DOG 59 24/03/06 ORDEN 14/03/06**

Desarrolla el Decreto 164, 16/06/05, que regula y determina las oficinas de registro propias o concertadas de la Administración de la C.A. de Galicia, se crea el registro telemático de la Xunta de Galicia y se regula la atención al ciudadano.

**BOP 34 17/02/06 VIGO**

Corr. Err. de la modificación puntual nº 3 del Plan Parcial del Parque Tecnológico y Logístico de Vigo (Valladares) (Expte. 9353/411)

**BOP 39 24/02/06 BARRO**

Anuncio de suspensión de licencias por modificación del PXOM en suelo urbano.

**BOP 39 24/02/06 MOAÑA**

Ordenanza municipal reguladora de las condiciones urbanísticas para la instalación y funcionamiento de elementos y equipos utilizados en la prestación de servicios de radiocomunicación.

**BOP 50 13/03/06 13/03/06 SANXENXO**

Reglamento de protección del medio ambiente, de limpieza pública y de recogida de basuras.

**BOP 51 14/03/06 SANXENXO**

Ordenanza municipal de protección del medio ambiente contra la contaminación acústica.

**BOP 57 22/03/06 AS NEVES**

Modificación puntual nº 6 de la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de As Neves. Núcleo Rural de "A Carrasqueira".

**BOP 57 22/03/06 AS NEVES**

Adaptación del Título 9: Normas de Ordenación en suelo de núcleo rural, del PGOM a la Ley 9/2002 LOUG

# Plan sectorial para la gestión de PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

## en el sector de TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

*“ el mejor accidente es el que nunca  
llega a producirse, para lo cual el  
elemento humano debe de saber  
anticiparse a los acontecimientos ”*

**Este reto tiene incluso un mayor valor  
como referente de cambio para las  
empresas y trabajadores del sector de  
Transporte de Mercancías por Carretera.**

**FINANCIADO POR:**



**DESARROLLADO POR:**



**CON LA  
COLABORACION DE:**

