



METODO PARA LA EVALUACIÓN DE RIESGOS VIALES

1. Introducción

Las empresas deben incluir dentro de sus evaluaciones de riesgos la evaluación de los riesgos viales relacionados con los desplazamientos “in misión” de los trabajadores. Sin embargo no existe un método adaptado a este tipo de evaluaciones.

Por ello, Ampell Consultores, ha adaptado el método W.T.Fine para realizar de una forma metodológica las evaluaciones de los puestos de trabajo en relación con la seguridad vial.

A continuación se describe el método.

2. Principios del método

El método está basado en el método William T.Fine teniendo en cuenta las siguientes indicaciones:

Se ha adaptado la tabla de Exposición en relación con los riesgos viales, teniendo en cuenta que la exposición estará relacionada con el número de horas que el trabajador dedica a la conducción. Calculando el número de horas incluyendo los tiempos de parada (carga, descarga, trabajos en clientes, etc.).

Representa por tanto el tiempo que el trabajador dedica desde que inicia la conducción hasta que la termina.



Exposición (E)	Valor
El trabajador debe conducir durante toda su jornada de trabajo.	10
El trabajador debe conducir una media de más de 4 horas	6
El trabajador debe conducir al menos más 2 horas de media durante la jornada de trabajo y menos de 4 horas	3
El trabajador debe conducir pero no supera la media de 2 horas durante la jornada de trabajo	2
El trabajador debe conducir de forma excepcional.	1
El trabajador como norma general no debe conducir, pero puede hacerlo de forma remota.	0,5

La probabilidad se relacionado con el número de horas verdaderas de conducción dentro del tiempo de exposición, quedando la tabla:

Probabilidad (P)	Valor
El accidente es probable con toda seguridad (más del 80% jornada conducción)	6
El accidente es factible (entre el 50% y el 80% de la jornada conduciendo)	3
Aunque no es muy probable el accidente podría pasar (menos del 50% de la jornada conduciendo)	1

Respecto a las consecuencias, se ha adaptado la tabla del método William T.Fine considerando que las probables consecuencias de un accidente vial son mortales cuando el accidente se produce en una carretera interurbana y de lesiones graves con posibilidad de invalidez permanente en vías urbanas. Quedando la tabla de consecuencias:



Consecuencias (G)	Valor
Muerte con daños (circulación por vías interurbanas)	15
Lesiones graves con riesgo de invalidez permanente (vías urbanas)	5

De conformidad con el método William T.Fine, el índice de gravedad del riesgo lo calculamos como producto de los tres factores anteriores:

$$IG = E \times P \times G$$

y aplicamos el mismo criterio del método William T.Fine para valorar las medidas a adoptar consecuencia de los resultados

Valor del riesgo (IG)	Actuación
$IG \geq 400$	Paralización de la actividad de forma inmediata
$200 \leq IG < 400$	Corrección inmediata
$70 \leq IG < 200$	Corrección necesaria urgente
$20 \leq IG < 70$	No es urgente pero debe corregirse
$20 < IG$	Puede omitirse corrección

3. Correcciones en función del puesto y su actividad

No obstante de lo anterior, es preciso introducir una serie de factores correctores sobre la probabilidad y en función de las características del trabajo. Éstas son asignadas a cada factor de riesgo y tipos de forma de realizarlos y que a continuación describimos.

Distracciones

Se reduce un nivel la probabilidad de distracciones si el vehículo dispone de manos libres.



Se aumenta la probabilidad en un nivel si el trabajador debe realizar o recibir llamadas relacionadas con el trabajo a lo largo del periodo de conducción.

Fatiga

Se reduce la probabilidad si la organización del trabajo le permite al trabajador hacer descansos de conducción al menos cada dos horas.

Se aumenta un nivel la probabilidad si el trabajador después de una jornada de trabajo (aproximadamente 7 horas) debe conducir más de una hora para retornar al centro de trabajo y dejar el vehículo.

Sueño

Se reduce la probabilidad en un nivel si el trabajador no tiene que conducir en las horas y situaciones que suelen generar sueño. Entre estas está:

- Conducir el trabajador en las franjas horarias entre las 07:00/09:00 o las 13:00 y 15:00.
- Conducir el trabajador inmediatamente después de la comida o cena.
- Conducir el trabajador después de una jornada de trabajo de más de 6 horas.
- El trabajador dispone de al menos 12 horas entre jornadas de trabajo en las que tiene que conducir.

Alcohol

Se aumenta la probabilidad en un nivel de consumo de alcohol si el trabajador debe conducir después de una comida o cena.

Velocidad

Se modifica el nivel de probabilidad en función de que se tomen actuaciones que favorecen el no incentivar a conducir fuera de los límites permitidos o reales de circulación, teniendo en cuenta que:

- Si el trabajador puede dejar libremente dejar de realizar alguna de las actividades previstas para la jornada de trabajo, si como consecuencia de cualquier hecho para realizarlas tuviera que aumentar la velocidad por encima de la lógica o permitida para la circulación, se rebaja el nivel de probabilidad.



- Se rebaja un nivel la probabilidad si en la organización del trabajo se tienen en cuenta las velocidades permitidas y las reales de circulación a la hora de planificar los trabajos.
- Se rebaja un nivel si los vehículos dispone los vehículos de tacógrafo o medidor de velocidad que permita a la empresa comprobar que no se superan las velocidades permitidas.

Seguridad del vehículo

Se rebaja un nivel el grado de consecuencias si el vehículo dispone de AIRBAG

Condiciones climatológicas

Se tiene en cuenta las condiciones climatológicas en las que debe conducir el trabajador, para lo cual se tienen en cuenta los meses al año que el trabajador debe conducir en condiciones climatológicas adversas (niebla, lluvia, hielo, etc.)

Por ello se rebaja un nivel si el número de meses con condiciones climatológicas adversas es inferior o igual a 2 meses y se aumenta cuando el número de meses es superior a 4 meses.

Riesgo de atropellos, golpes, etc. en la vía

Se rebaja un nivel la probabilidad si se realizan operaciones descarga y descarga de material, las zonas de carga y descarga (en el propio centro de trabajo o fuera de él) están especialmente diseñadas para la carga y no se produce la carga y descarga en la propia vía.

Cuándo la descarga se realiza en la propia vía, se reduce la probabilidad en un nivel si el trabajador dispone de ropa reflectante.

Riesgo de atropellos, golpes, etc. en la vía

Si existen vehículos circulando por el centro de trabajo (se incluyen equipos para desplazar carga: carretillas, traspales, etc.) y están de limitadas las zonas de circulación de estos o de peatones, se reduce un nivel la probabilidad.

Igualmente se reduce un nivel si las zonas de paso de vehículos y peatones están correctamente señalizadas.



4. Cuestionario

El método se basa en la realización de un cuestionario de 17 preguntas como el que se incluye en el anexo.

5. Resultados

Como resultado del método, la aplicación informática nos da la valoración en función de los siguientes factores de riesgo:

- Distracciones
- Fatiga
- Sueño
- Alcohol
- Condiciones climatológicas
- Golpes y atropellos en vía pública
- Golpes y atropellos en el centro de trabajo

El método puede ser utilizado a través de la aplicación informática, la cual posteriormente a la evaluación, además de los resultados nos propone una serie de medidas para rebajar el Índice de Gravedad.



ANEXO: CUESTIONARIO EVALUACIÓN RIESGOS VIALES PUESTO

1. El puesto de trabajo exige que:

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

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

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

3. La circulación se realiza fundamentalmente por:

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



4. ¿Disponen todos los vehículos de manos libres?

SI NO

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

SI NO

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

SI NO

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

SI NO

8. De las siguientes situaciones

El trabajador debe conducir en las franjas horarias entre las 07:00/09:00 ó las 13:00 y 15:00?

El trabajador debe conducir inmediatamente después de una comida o una cena.

El trabajador tiene que conducir después de una jornada de más de 6 horas de trabajo

El trabajador dispone de menos de 12 horas entre jornadas de trabajo

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



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

SI NO

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

SI NO

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

SI NO

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

SI NO

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

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

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

SI NO N/A



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

SI NO N/A

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

SI NO N/A

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

SI NO N/A