



GUÍA 2023

Guía práctica
PRL en el sector
transporte

Marta Carmona y
Serban lordache
Técnicos en Prevención
de Riesgos Laborales.



www.metacontratas.com

Índice de la Guía práctica PRL en el sector transporte

- 01. Introducción**
 - 02. Gestión de la prevención en el sector del transporte**
 - 03. Responsabilidades**
 - 04. ¿Qué son las mercancías peligrosas?**
 - 05. Legislación del Transporte de Mercancías Peligrosas**
 - 06. Riesgos y medidas preventivas relativas al transporte de mercancías ADR**
 - 07. Bibliografía**
-



GUÍA SECTOR TRANSPORTE

La presente guía de transporte elaborada por MetaContratas pretende difundir aspectos importantes en el ámbito de la prevención, centrándonos específicamente en un sector tan importante como es el sector de transporte.

El transporte de mercancías es uno de los sectores más activos del planeta, posibilitando el envío y recepción de mercancías en cualquier parte del mundo prácticamente, en tiempos cada vez menores. El 95% de este transporte se efectúa por carretera, siendo el único medio que permite el envío "puerta a puerta". Esto es debido, principalmente, al crecimiento de determinados sectores como los químicos, petroquímicos, petrolero y energético, teniendo en cuenta que además se ubican en zonas alejadas de las zonas de consumo, lo que hace necesario su desplazamiento por diferentes vías (carretera, mar, aire, etc).

La importancia que el sector transporte tiene sobre la economía es patente y se ha convertido en un sector estratégico ofreciendo mejores servicios y beneficiado por la evolución tecnológica. Como usuarios a los cuales los transportistas nos aportan valor, debemos fomentar el sector, ser conscientes de la importancia económica que tiene para nuestro país y velar por sus intereses.

Desde MetaContratas intentamos poner nuestro grano de arena y facilitar la Coordinación de Actividades Empresariales a este sector, entendiendo sus necesidades y adaptando nuestro sistema a las características de su actividad.

INTRODUCCIÓN

INTRODUCCIÓN Y ORGANISMOS REGULADORES TRANSPORTISTAS

Las características del empleo en el transporte se caracterizan por tener un carácter precario dado que cuenta con unas condiciones que en muchas ocasiones se encuentra bastante alejado de los cánones de ergonomía, higiene y seguridad que tenemos establecidos. Será por tanto obligatorio velar por la seguridad y el trabajo decente, atendiendo también a factores innovadores y que permitan aumentar la productividad. Son muchos los obstáculos que encontramos para lograr la igualdad de oportunidades, sobre todo en lo relativo al número de horas que en la mayoría de los casos es excesivo.

Las condiciones de trabajo en las actividades de transporte se han visto influenciadas negativamente por las propias características del sector donde priman las exigencias para trabajar con poco margen de tiempo y donde el sector está claramente diferenciado por tener en su mayoría un perfil con ciertas particularidades: Trabajadores autónomos dependientes (75% de la facturación para un cliente), ofrecer un servicio puerta a puerta y tener unos trabajadores con una escasa percepción de necesidades de acciones formativas (especialmente en PRL).



El sector presenta diversos problemas de seguridad y salud en el trabajo (SST), como un mayor riesgo de accidentes de tráfico, peligros físicos, violencia, situaciones de trabajo peligrosas y exposición a sustancias nocivas. Las investigaciones confirman que los conductores empleados en el transporte por carretera de larga distancia podrían tener dificultades para compatibilizar el trabajo y la vida familiar. Los turnos irregulares y las jornadas partidas vinculados con la prestación de servicios de transporte pueden afectar negativamente al equilibrio trabajo-vida privada de los conductores. Los trabajadores del transporte se encuentran en una situación única, ya que las cuestiones relacionadas con la seguridad y la salud en el lugar de trabajo pueden repercutir directamente en otros usuarios de las carreteras y en el tráfico y la seguridad pública en general. En ciertos casos, las presiones del mercado pueden favorecer que se contravengan derechos y responsabilidades en materia de SST. La necesidad de «llegar a fin de mes» también podría llevar a los trabajadores a pasar por alto las modalidades de ordenación del tiempo de trabajo imperantes o a sobrecargar su vehículo comercial, con consecuencias nefastas (OIT, 2015).

Los trabajadores de transporte suelen estar expuestos a riesgos tales como: *fatiga, estrés, privación de sueño, afecciones renales, obesidad y toxicomanía*. Además, predominan otros factores tales como bajos niveles de mantenimiento e inspección de vehículos, escasez de oportunidades de formación y un nivel insuficiente de conocimientos preventivos.

Los factores que influyen en el riesgo de accidente pueden ser relacionados con el propio conductor donde encontramos riesgos permanentes como las dolencias físicas o bien transitorios como el estado de ánimo, las horas de sueño, la fatiga ocasionada por la rutina de la carretera, etc.

Por otra parte, tenemos riesgos relacionados con la empresa donde encontramos la cultura preventiva que se adopte por parte de la dirección, donde se incluyen formación, supervisión y evaluación de conductores, modelos de gestión de la actividad con horarios más o menos flexibles y requisitos de contratación de la empresa de logística.



Por último, en cuanto a otros posibles riesgos que encontramos en dicho sector, tenemos las presiones del mercado que exigen la entrega de mercancía en un margen de tiempo muy exigente, factores del medio externo como puede ser el estado de las carreteras y los elementos de seguridad del vehículo, así como el estado de este.

Estos factores de riesgo conllevan unas causas inmediatas entre las cuales destacamos los fallos físicos del conductor (quedarse dormido), fallos de reconocimiento (distracción o falta de atención), fallos en el vehículo (neumáticos, frenos...) o fallos de terceros en la conducción.

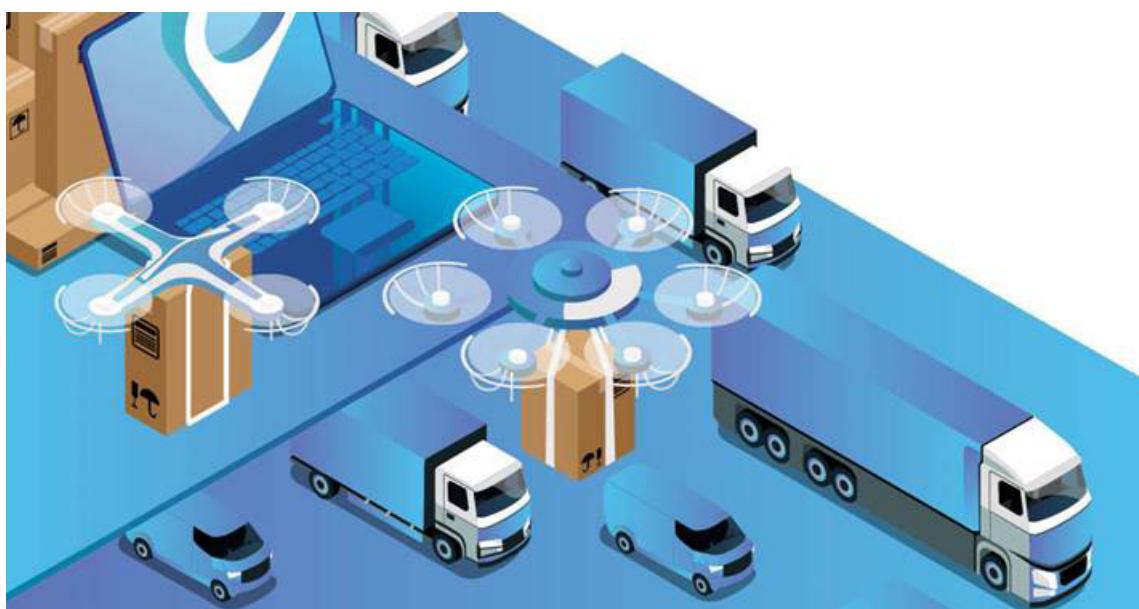


ORGANISMOS REGULADORES EN EL SECTOR

La OIT es el organismo encargado de asuntos relacionados con el trabajo, así como las relaciones laborales. Pretende garantizar que todos los trabajadores dispongan de condiciones de trabajo seguras y saludables. El papel que juegan en el sector del transporte es notorio, lo cual lo podemos ver reflejado en el Código de prácticas OMI/OIT/CEPE-Naciones idas sobre la arrumazón de las unidades de transporte publicado en 2014. Este código ha sido concebido con la finalidad de ayudar a proteger la vida y la seguridad de los trabajadores y del público en general. Contiene consejos para los trabajadores responsables de la arrumazón y la sujeción de la carga y también para los formadores que capacitan a los trabajadores para que lleven a cabo esas tareas. En él se presenta información teórica para la arrumazón y la sujeción de la carga, así como medidas de orden práctico para garantizar que ese trabajo se realice de manera segura. También se proporcionan información y consejos a las partes que intervienen en la cadena de suministro, lo que amplía el alcance de las Directrices de 1997. El Código CTU no es un instrumento jurídicamente vinculante ni se pretende que sustituya a la legislación nacional en vigor sobre la arrumazón y la sujeción de la carga, especialmente los reglamentos nacionales aplicables a un único modo de transporte. Bien al contrario, el Código CTU contiene recomendaciones de orden práctico que sirven de orientación al sector del transporte para mejorar sus prácticas y garantizar la seguridad de los trabajadores y del público en general (OIT, 2015).

Al papel que juega la OIT, podemos sumar el papel de cada gobierno con su legislación específica, regulando las condiciones de trabajo tales como carreteras, adoptando políticas que promuevan la mejora de las infraestructuras (carreteras) y medidas centradas directamente en la regulación de la jornada del trabajador, limitando el número máximo de horas de conducción, con el conocido tacógrafo, que se trata de un dispositivo de registro de datos instalado en el vehículo, concebido para registrar cómo se desarrolla la conducción de un vehículo con objeto de supervisar el cumplimiento de las horas. o la petición de reconocimientos médicos periódicos. También cabe mencionar en este aspecto, que la legislación ha promulgado medidas y estudios que han tenido efectos positivos sobre el diseño de vehículos, como puede ser una mejora considerable de la cabina o mejor tolerancia a las vibraciones.

Además, la OIT también ha puesto el foco sobre las tendencias futuras en este sector y en este ámbito podemos destacar que la innovación tecnológica permitirá que los vehículos funcionen de forma autónoma. De momento se están presentando algunos problemas para su implementación de forma completa, sin embargo, si se están consiguiendo algunos niveles de autonomía que nos hace pensar que en un futuro no muy lejano el empleo en este sector sea totalmente distinto.



02. GESTIÓN DE LA PREVENCIÓN EN EL SECTOR TRANSPORTE



Como hemos podido observar, en el sector transporte encontramos riesgos derivados de la realización de la propia actividad como en cualquier otro sector, por lo que es requisito establecer las medidas oportunas para reducir o eliminar los riesgos y tener un código de buenas prácticas para mejorar la acción preventiva en las empresas del sector.

MARCO LEGAL

En cuanto a la regulación del sector, encontramos la legislación actual: Ley 31/95 de Prevención de Riesgos Laborales que constituye el marco básico en el que se desenvuelve los principios básicos de la prevención. Establece un régimen de responsabilidades y obligaciones tanto de las empresas como de los trabajadores y desarrolla los conceptos básicos que resultan importantes a la hora de clarificar determinados aspectos en materia preventiva.

Además, junto a esta Ley encontramos reglamentos derivados que se centran en aspectos preventivos más específicos (transporte de mercancías peligrosas), así como el papel que desempeña los Convenios Colectivos.

DERECHOS Y DEBERES DE LOS TRABAJADORES Y EMPRESA

La legislación en prevención establece los deberes y derechos de los trabajadores, así como los de la empresa. Constituyen la base para conseguir una eficaz gestión de la prevención. Los derechos y deberes en el ámbito preventivo serán:

- **Información:** La empresa tiene la obligación de informar a los trabajadores de los riesgos que su actividad conlleva, así como de las medidas preventivas y posesión de los equipos de protección necesarios.
- **Formación:** Antes del comienzo de las tareas, el trabajador deberá haber recibido la formación mínima y adecuada a su puesto de trabajo para que pueda desempeñar su trabajo de la manera más segura posible.

- **Consulta y participación:** Los trabajadores podrán proponer mejoras de los niveles de seguridad y salud en la empresa.
- **Vigilancia de la salud:** Se debe garantizar el seguimiento periódico de la salud de los trabajadores. Además, este reconocimiento debe ser adecuado al puesto de trabajo.

Por su parte los trabajadores deberán usar de forma adecuada estos equipos aportados por la empresa y cooperar para garantizar las condiciones de trabajo seguras.



TIPOLOGÍA DE TRANSPORTE

Paquetería

El servicio de mensajería y paquetería urgente es un servicio puerta a puerta desde cualquier origen a cualquier destino. El crecimiento exponencial de las empresas de venta online en el sector económico de nuestro país ha provocado que se incremente el negocio del transporte de mercancías, con la consecuente participación del autónomo en el sector. Hay mayor demanda de estos servicios que hace algunos años. Este incremento de la actividad del sector es positivo en dos aspectos, ya que se ha incrementado el número de puestos de trabajo relacionados y también los beneficios de las empresas de transporte.

Mercancías Peligrosas

Más adelante se desarrollará este punto en detalle dado que merece gran atención debido a los riesgos que este tipo de transporte tiene de manera intrínseca.

Se trata de un tipo de transporte que está autorizado por reglamentos específicos únicamente en las condiciones que se establecen en el mismo. Se trata de materiales u objetos que presentan riesgo para la salud, para la seguridad o que pueden producir daños en el medio ambiente, en las propiedades o a las personas.

Alimentación

La mayor parte de los productos que consumimos y que se encuentra en las grandes superficies y supermercados son recibidos a través del transporte de mercancías. Los transportistas abastecen de comida a los supermercados diariamente. Hay legislación específica relacionada con el transporte de productos alimenticios.

Las normas que regulan el transporte de alimentos perecederos son leyes muy estrictas para preservar la seguridad del producto y del consumidor final. Por ello, la normativa general relativa al transporte de mercancías está regulada por acuerdos nacionales e internacionales.

COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES EN EL SECTOR TRANSPORTE

El RD 171/2004 en su aplicación al transporte de mercancías, establece que, entre las empresas concurrentes en un mismo centro de trabajo, en este caso referido a la participación de cargadores y transportistas que participan en las distintas etapas de carga y descarga de mercancías en los centros productivos y almacenes; se debe producir un correcto intercambio de información respecto a los riesgos específicos de las actividades que desarrollan.

Los titulares del centro deberán facilitar al resto de empresarios concurrentes en el mismo centro, las instrucciones necesarias para la prevención. Deberán informar de los riesgos, así como de las medidas preventivas correspondientes. El cumplimiento de la normativa involucra a las 2 partes, aunque hay que tener en cuenta que, en ocasiones, la propia actividad de la empresa de transporte hace difícil combinar las exigencias reglamentarias. En cuanto a las dificultades que nos encontramos para dar solución a la aplicación de normativa encontramos:



Complejidad para determinar las funciones y responsabilidades de los intervenientes (cargadores, descargadores, conductores) en aquellos casos en que no está clara la figura de empresario principal o titular, que admite diferentes interpretaciones en función de cuál sea la actividad principal de la empresa; el transporte no se contrata directamente en muchos casos por el centro, es decir puede darse una subcontratación donde el Empresario Titular del centro de trabajo no conoce qué empresa es la que hará la entrega/recogida de las mercancías; la subcontratación de las actividades de transporte, unido a la externalización de los trabajos de carga y descarga, da lugar a múltiples tipos de situaciones donde no haya relación contractual alguna entre los coincidentes en el centro de trabajo; el conductor realice en mayor o menor parte, algunas de las operaciones o bien, cuando, por el contrario, no intervenga nunca en la operativa.

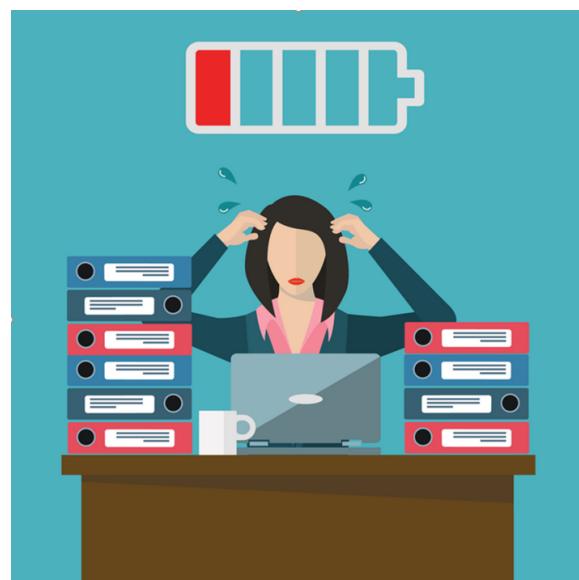
Intercambio documental. Dado que el RD 171/2004 obliga al intercambio documental, en numerosas ocasiones este intercambio es ambiguo dado que se desconoce qué documentación solicitar e intercambiar.

Normativa sin equivalencia en el resto de los países europeos, que hace que los vehículos de transporte internacional procedentes de empresas extranjeras que cargan o descargan en España tengan dificultad para su cumplimiento.

El esquema básico de actuación en el ámbito de la coordinación de actividades empresariales será el siguiente: identificar y analizar las tareas que se van a contratar, identificar empresas contratistas, elaborar contrato con obligación mutua del cumplimiento de legislación, informar a la empresa contratada los riesgos y medidas preventivas de la empresa principal y realizar reuniones para garantizar un seguimiento de las medidas.

En la práctica encontramos que, para las empresas dedicadas a la logística, es un problema evidente el cumplimiento del RD 171/2004, dado que se solicita una documentación excesiva en la mayoría de los casos. En este punto hay que hacer hincapié en que el propio Real Decreto no indica que se deba solicitar toda la documentación que en la práctica vemos dado que es una ley de mínimos y no se especifica un listado de documentos que se deban solicitar como, por ejemplo: contratos con la SS de los trabajadores, tarjetas de Seguridad Social o pago de nóminas, sin embargo, se solicita por criterio propio de los contratistas dado que se suele caer en la mala praxis que más documentos es mejor, lo cual es falso. Se debe solicitar aquella documentación adecuada que permita velar por la seguridad de cualquier trabajador que acceda al centro y aquella documentación que sea de obligado intercambio por indicación de la normativa. Además, se deberá atender a los distintos perfiles que podemos encontrar como concurrentes en el centro y se deberá hacer distinción entre los mismos.

En MetaContratas ofrecemos nuestra plataforma con un perfil adaptado a la logística para que de esta forma podamos hacer un poco más sencilla la tarea del cumplimiento documental y escapar un poco de la visión tradicional que se pueda tener de las plataformas. Nos posicionamos con nuestros usuarios entendiendo sus dificultades y tratamos de que la inversión del tiempo en el intercambio documental sea justo.





03. RESPONSABILIDADES

RESPONSABILIDAD SOLIDARIA

El incumplimiento por parte de las empresas de sus obligaciones derivadas de la coordinación de actividades lleva consigo una serie de infracciones. La empresa que contrate a otras empresas para la realización de actividades correspondientes a la propia actividad y que se desarrolle en el centro de trabajo de la empresa principal, habrá de vigilar el cumplimiento por parte de las empresas contratistas y subcontratistas en materia preventiva. En este supuesto, la empresa principal responderá solidariamente con respecto a los contratistas y subcontratistas de las infracciones que se produzca respecto de los trabajadores pertenecientes a estas empresas contratistas. Este tipo de responsabilidad conlleva que, habiendo dos o más personas responsables del cumplimiento de una obligación, ante un incumplimiento de esta se le puede exigir el hacer frente a dicho cumplimiento a cualquiera de los obligados y esto se hará de una forma global y sin excusas. Esta responsabilidad solidaria del empresario principal con respecto a los contratistas y subcontratistas es consecuencia de dos aspectos:

Del deber de seguridad que el contratista o subcontratista ha de proporcionar a sus propios trabajadores.

Del deber de vigilancia del empresario principal respecto a los trabajadores de los contratistas y subcontratistas que trabajan en su centro.

RESPONSABILIDAD POR RIESGO

La infracción por riesgo se produce al no realizar la coordinación necesaria, sin que sea preciso que llegue a producirse daño alguno al trabajador. Los empresarios que desarrollen actividades en un centro de trabajo sin realizar la coordinación adecuada para la prevención de riesgos laborales estarán cometiendo una infracción grave.

Cuando esta ausencia de coordinación sea en actividades de especial peligrosidad, estará cometiendo infracción muy grave. La imputación de responsabilidades y correspondientes sanciones recaerá en todos y cada uno de los empresarios que infringen la obligación de coordinación.

RECARGO DE PRESTACIONES DE LA SEGURIDAD SOCIAL

Las sanciones que se originan como consecuencia de las infracciones explicadas con anterioridad, son compatibles con el recargo de prestaciones económicas del sistema de la Seguridad Social "Todas las prestaciones económicas que tengan su causa en accidente de trabajo o enfermedad profesional se aumentarán, según la gravedad de la falta, de un 30 a un 50 por cien, cuando la lesión se produzca por máquinas, artefactos o en instalaciones , centros o lugares de trabajo que carezcan de dispositivos de precaución reglamentarios , los tengan inutilizados o en malas condiciones, o cuando no se hayan observado las medidas generales o particulares de seguridad o higiene en el trabajo, o las elementales de salubridad o las de adecuación personal a cada trabajo, habida cuenta de sus características y de la edad, sexo y demás condiciones del trabajador. La responsabilidad del pago del recargo establecido en el apartado anterior recaerá directamente sobre el empresario infractor y no podrá ser objeto de seguro alguno, siendo nulo de pleno derecho cualquier pacto o contrato que se realice para cubrirla, compensarla o transmitirla. La responsabilidad que regula este artículo es independiente y compatible con las de todo orden, incluso penal, que pueda derivarse de la infracción." Luego la responsabilidad del pago del recargo mencionado recae directamente sobre el empresario infractor, sin que pueda ser objeto de seguro alguno, pudiendo ser responsable el empresario principal, el contratista o ambos (Unologística).

04. ¿QUÉ SON LAS MERCANCÍAS PELIGROSAS? ADR



En el sector del transporte, se entiende por mercancía peligrosa toda aquella que supone un riesgo para la salud y seguridad de las personas, y para el medioambiente. Este tipo de mercancías se definen y regulan en el Acuerdo Europeo sobre Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR), celebrado en Ginebra el 30 de septiembre de 1957.

Además, este tipo de mercancías se diferencian de las no consideradas peligrosas por no regirse bajo el mismo reglamento, sino sobre una normativa más específica. Existen 9 tipos generales de mercancías peligrosas, aunque algunos de ellos se subdividen, dando lugar a un total de 12 tipos de mercancías en función de su peligrosidad, toxicidad y propiedades fisicoquímicas, recogidas en la siguiente tabla:



<p>CLASE 1: Mercancías explosivas.</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Materias explosivas. • Materias pirotécnicas. • Objetos explosivos.
<p>CLASE 2: Gases.</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Gases puros. • Mezclas de gases. • Mezclas de uno o varios gases con otra u otras materias. • Objetos que contengan tales materias. <p>Las materias y los objetos de la clase 2 se subdividen de la siguiente forma:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gas comprimido. • Gas licuado. • Gas licuado refrigerado. • Gas disuelto. • Generadores de aerosoles y recipientes de reducida capacidad que contengan gases (cartuchos de gas a presión). • Otros objetos que contengan un gas a presión, como la recarga para los mecheros. • Gases no comprimidos sometidos a disposiciones especiales (muestras de gases).
<p>CLASE 3: Líquidos inflamables.</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Líquidos según la definición del ADR. • Tengan un punto de inflamación máximo de 60° C. • Materias líquidas inflamables y las materias sólidas fundidas cuyo punto de inflamación sea superior a 60° C. • Materias líquidas explosivas desensibilizadas.

CLASE 4:

Materias sólidas inflamables, autorreactivas y sólidas explosivas desensibilizadas.

**CLASE 4.1:**

Materias sólidas inflamables, autorreactivas y sólidas explosivas desensibilizadas.

- Las materias y objetos sólidos fácilmente inflamables.
- Las materias autorreactivas, sólidas o líquidas.
- Las materias sólidas explosivas desensibilizadas.
- Las materias relacionadas con materias autorreactivas.
- Las materias y los objetos que experimentan calentamiento espontáneo, incluidas las mezclas y soluciones que puedan calentarse en contacto con el aire, sin aporte de energía.
- Las materias pirofóricas, incluidas las mezclas y soluciones (líquidas o sólidas) que, en contacto con el aire y en pequeñas cantidades, se inflamen en un período de cinco minutos.
- Materias y objetos que, por reacción con el agua, desprenden gases inflamables que pueden producir mezclas explosivas con el aire.

CLASE 4.2:

Materias que desprenden gases inflamables al contacto con el aire.

CLASE 5:

Agentes oxidantes y peróxidos orgánicos.

CLASE 5.1:

Materias comburentes.



Debido a su alto contenido en oxígeno, suelen ser materiales reactivos. Pueden generar una reacción con otros materiales inflamables o combustibles.

Existen dos clases principales:

- Sustancias ricas en oxígeno que pueden actuar como soporte de la combustión.
- Sustancias que pueden provocar o favorecer la combustión de otros materiales y elementos que los contengan.

<p>CLASE 5.2: Peróxidos orgánicos.</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Materias que facilitan los incendios y son inflamables. Afecta también a preparaciones de peróxidos.
<p>CLASE 6: Materias tóxicas y materias infecciosas.</p> 	<p>Se trata de materias que pueden dañar a la salud del ser humano o causar su muerte por inhalación, absorción cutánea o ingestión.</p>
<p>CLASE 6.1: Materias tóxicas.</p> <p>CLASE 6.2: Materias infecciosas.</p> 	<p>Materias que contienen agentes patógenos, que causan enfermedades a los seres humanos o a los animales. Se clasifican, según su peligro durante el transporte, en uno de estos cuatro grupos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Materias infecciosas para el ser humano. Materias infecciosas únicamente para los animales. Desechos clínicos. Muestras de diagnóstico.
<p>CLASE 7: Materias radiactivas.</p> 	<p>Combustibles nucleares, isótopos radiactivos y todos los compuestos que contienen materiales radiactivos.</p>

<p>CLASE 8: Materias corrosivas.</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Materias y objetos que dañan el tejido de la piel y las mucosas cuando estas entran en contacto con ellas. Sustancias que en caso de fuga pueden producir daños a otras mercancías o a los medios de transporte. Materias que solo producen un líquido corrosivo al entrar en contacto con el agua o que con la humedad natural del aire producen vapores o neblinas corrosivas.
<p>CLASE 9: Materias y obje peligrosos diversososas.</p> 	<p>Sustancias que durante su transporte puedan conllevar un riesgo diferente a los anteriores, como el amianto, los aceites que contienen PCBs utilizados en los transformadores, entre otros.</p> <p>Estos productos tienen propiedades que no se pueden incluir en ningún otro grupo en el sistema de Clases UN, o que presentan una clase de peligros no relacionados que abarcan a dos o más clases.</p>

05. LEGISLACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

La legislación vigente en cuanto al transporte de mercancías peligrosas por carretera en el territorio español se encuentra recogida en el Real Decreto 97/2014 de 14 de febrero. En el Artículo II del Capítulo I se establecen las directrices básicas sobre el Acuerdo europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), celebrado en Ginebra el 30 de septiembre de 1957. Se incluyen también aquellos acuerdos con internacionales que sean suscritos en España.



En el presente Real Decreto también se ubican aquellas empresas que se encuentren en España o que deseen obtener la certificación de homologación de control o autoridad españolas. Todas las empresas están obligadas a llevar a cabo la revisión periódica de los vehículos de manera que cumplan con los requisitos reglamentarios, y que los miembros de la tripulación estén informados de las medidas preventivas pertinentes, según lo establecido en el Art 4.

A tenor de lo dispuesto en el Art 5 del citado Real Decreto, el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación, el control y la vigilancia de la circulación podrá fijar restricciones a la circulación de vehículos que transporten mercancías peligrosas. Deberá contar con el informe previo del Consejo Superior de Seguridad Vial, que establecerá las medidas y propondrá las modificaciones que se estimen oportunas.

Los vehículos que transporten mercancías peligrosas deberán utilizar los itinerarios que se establezcan en las disposiciones previstas en el apartado anterior. Asimismo, cuando existan itinerarios coincidentes por autopista, autovía o plataforma desdoblada para ambos sentidos de circulación, en todo o parte del recorrido, deberán seguirlos obligatoriamente, salvo en aquellos tramos que sean objeto de las restricciones a que se refiere el punto anterior. Cuando existan circunvalaciones, variantes o rondas exteriores a las poblaciones deberán utilizarlas inexcusablemente, y siempre la más externa, en su caso, al casco urbano. Tales vías deberán estar debidamente señalizadas para la circulación de estos vehículos.

Excepcionalmente, las comunidades autónomas de Ceuta y Melilla podrán establecer previo informe de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, establecerá los criterios referentes a la obtención de permisos excepcionales para aquellas mercancías no incluidas en el ADR, cuyo transporte pueda implicar especiales riesgos por razón de su innovación tecnológica, de la carga o de su ordenación.



06. RIESGOS Y MEDIDAS PREVENTIVAS RELATIVAS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS ADR

En el transporte de mercancías peligrosas existen diferentes momentos que pueden suponer un riesgo para el propio trabajador, el resto de los usuarios y el medio ambiente. Cada fase del proceso debe adoptar las medidas preventivas óptimas a fin de evitar un accidente que pueda poner en riesgo a cualquier persona.

Durante la fase de preparación de la carga y revisión del camión, existen diferentes riesgos que ponen en peligro la seguridad de los trabajadores, debido a la manipulación de cargas, la existencia de objetos contra los que se puede producir un golpe y/o contusión, caídas al mismo y distinto nivel, etc. Algunos de estos riesgos, son:

- **Atrapamientos y golpes**

Procurar trabajar en un terreno liso y estable, sin pendientes o suelos resbaladizos.

Revisar la distribución óptima de la carga dentro del vehículo.

No superar nunca el límite de carga del medio auxiliar de carga/descarga ni el del vehículo.

- **Atropellos**

Seguir las instrucciones y normas de acceso, salida y circulación de vehículos por el interior del muelle.

Nunca transportar personas encima de los medios auxiliares de transporte.

Asegurar la visibilidad a pesar de transportar cargas voluminosas.

- **Caídos al mismo nivel**

Usar calzado de seguridad.

Orden y limpieza, evitando el depósito de materiales/líquidos resbaladizos por el suelo y la colocación en áreas de paso de mercancía.

- **Caídas a diferente nivel**

Ascender y descender del vehículo por los medios establecidos evitando saltar desde la cabina y sin objetos en las manos.

- **Caída de objetos almacenados y/o en manipulación**

Asegurar la estabilidad y sujeción de las cargas.

Supervisar la carga sobre todo en giros.

Transportar la carga en la dirección de la marcha

- **Sobreesfuerzos**

Priorizar por el uso de medios auxiliares de manejo de cargas y, si no es posible, repartir el peso entre dos personas.

Mantenimiento de los medios auxiliares de transporte.

Otra fase compleja del transporte es la conducción, en la que aparecen diversos riesgos para el personal, que pueden tener una severidad elevada. Algunos de estos riesgos son:

- **Condiciones climatológicas adversas**

Consultar periódicamente la información sobre el estado del tiempo y las carreteras.

Con nieve conducir preferiblemente sobre nieve virgen, empleando marchas cortas, realizando maniobras con suavidad y lentitud, no pisar el freno.

Con firme mojado reducir la velocidad y encenderse las luces.

Con tormenta eléctrica parar el vehículo, desconectar el encendido y permanecer en el interior.

No estacionar en las proximidades de cables aéreos, alambradas o vías férreas.

- **Escasa visibilidad**

Mantener limpios los cristales de la cabina y retrovisores.

Colocar la carga en los vehículos de manera que no interfiera en el campo de visión de los retrovisores.

Utilizar gafas de sol, parasoles, etc, que impidan los deslumbramientos en días soleados.

Utilizar las señales acústicas del vehículo en los tramos de vías en los que la visibilidad se complica: curvas cerradas, desniveles, etc.

- **Normas de conducción**

Adecuar la velocidad a las características tanto del vehículo como del estado de la carretera.

No emplear el móvil durante la conducción a menos que se disponga de un sistema de manos libres integrado en el vehículo.

No consumir alcohol ni drogas, ni fármacos contraindicados.

No ingerir comidas copiosas, puede ocasionar somnolencia

BIBLIOGRAFÍA

- Artículo de la OIT sobre Cuestiones prioritarias de seguridad y salud en el sector de transporte por carretera.
- Guía elaborada por organización empresarial de logística y transporte Manual de coordinación en el sector del transporte.
- Artículo de CEOE, La Dificultad de Realizar la CAE en el Transporte de Mercancías.
- Artículo de UCAE, Cómo facilitar el cumplimiento CAE del sector del transporte.
- Manual del ministerio de gestión de la prevención de riesgos del trabajador autónomo en el sector transporte.
- Real Decreto 171/2004, Coordinación de Actividades Empresariales.
- Real Decreto 97/2014, Reglamento sobre transporte ADR.
- Blog sobre Mercancías peligrosas: clasificación, tipos y clases.
- Artículo Sertrans sobre Transporte de mercancías peligrosas.
- Artículo Pitarch, Clasificación Mercancías Peligrosas.
- Manual del Ministerio sobre transporte mercancías peligrosas.
- Artículo de Umivale, Riesgos y medidas preventivas del transporte por carretera.

