

# “PRAISE”: Prevención de Lesiones y Accidentes de Tráfico para la Seguridad de los Empleados

OCTUBRE

2011

HOJA  
INFORMATIVA

7

HOJA INFORMATIVA 7



Hoja Informativa n.º 7 de PRAISE  
Vencer la fatiga: Reglas sociales de la UE y conductores de vehículos pesados

## Entrevista del ETSC con Kevin Warburton (TNT Express)



El proyecto PRAISE del ETSC, “Prevención de Lesiones y Accidentes de Tráfico para la Seguridad de los Empleados”, apunta a movilizar el conocimiento necesario para crear un liderazgo en seguridad vial relacionada con el entorno laboral. Esta hoja informativa complementa al informe PRAISE “Vencer la fatiga: Reglas sociales de la UE y conductores de vehículos pesados”, y ahonda específicamente en el enfoque de TNT Express para gestionar la fatiga.

<b>Introducción a TNT Express</b>	<b>2</b>	<b>Gestión del riesgo de fatiga en la cadena de suministros</b>	<b>5</b>
<b>Seguridad vial general en TNT Express</b>	<b>2</b>	<b>Lecciones</b>	<b>5</b>
<b>Vencer a la fatiga</b>	<b>3</b>	<b>Breve biografía de Kevin Warburton,</b>	<b>6</b>
<b>Vehículos pesados y fatiga</b>	<b>4</b>		

## Introducción a TNT Express

TNT Express es una de las dos divisiones de TNT, una empresa holandesa con presencia global que ofrece una variedad de servicios de logística. TNT Express opera en más de sesenta países y cuenta con más de 80 mil empleados. A nivel internacional, TNT Express mueve una media de 4,4 millones de paquetes, documentos y mercancías por semana, con una flota de aproximadamente 30 mil vehículos que se encarga de sus operaciones globales. En Europa, la red viaria internacional opera 700 camiones por día y transporta 4500 fletes internacionales (de largo recorrido) por semana, mediante 1200 conductores internacionales que conducen el equivalente a 56 vueltas al mundo por semana. Los fletes de largo recorrido suelen realizarse con camiones pesados que recorren grandes distancias utilizando las principales carreteras o autovías nacionales o internacionales.

Los asiste una amplia red de conductores de recogida y entrega locales. Estos últimos normalmente llevan a cabo su trabajo en camiones pequeños (furgonetas), cubriendo recorridos locales en carreteras urbanas o rurales. Las distancias que recorren son cortas, y suelen hacer paradas frecuentes para recoger o entregar paquetes a nuestros clientes, por lo que un día o una semana típicos suele incluir una mezcla de actividades al volante y otras de otra índole. Una gran parte de estas actividades de largo recorrido/recogida y entrega se encargan a subcontratistas, por lo que es difícil conocer las cifras globales del número de conductores contratados.

La visión de TNT Express es ser la empresa de reparto más admirada del mundo.

## Seguridad vial general en TNT Express

### 1. ¿Cómo se toman las decisiones relacionadas con la seguridad en TNT?

La función del Departamento Central Express de Salud, Seguridad y Medioambiente es definir los estándares globales y promover y dar apoyo a una gestión eficaz de la salud, la seguridad y el medioambiente en todas las unidades de TNT Express que operan en el mundo. La responsabilidad de la toma de decisiones y de la gestión diaria de los riesgos y los impactos es potestad de las regiones y países que las crean. La función regional/nacional es dar apoyo a la estrategia y el enfoque generales, así como identificar los vínculos y las dependencias con sus responsabilidades derivadas.

### 2. ¿Nos podrías dar algunas cifras que nos permitan realizar un seguimiento de las mejoras en seguridad con el paso de los años? ¿Cuáles son las tendencias o cambios identificables?

La introducción del sistema de gestión de seguridad vial y el enfoque continuado en la implementación de soluciones sostenibles derivó en la reducción gradual de la tasa de accidentes de tráfico con culpabilidad (todo incidente con vehículos que derive en daños al vehículo y/o daños personales).

Indicador clave de eficiencia	2006	2007	2008	2009	2010
Tasa de accidentes de tráfico con culpabilidad por cada 100 mil km	1,00	0,87	0,84	0,82	0,93*

*\*Nota: desde 2010 cambió la definición de los informes para incluir solamente vehículos operativos (camiones y furgonetas), mientras que en años anteriores se incluían también los coches de empresa.*

La tasa de accidentes con tiempo perdido también se redujo significativamente durante el mismo período, a pesar de que esto cubre daños provocados tanto en accidentes de tráfico como en el lugar de trabajo. Esto ofrece pruebas estadísticas de que el enfoque del sistema de gestión para la seguridad en carretera y el lugar de trabajo aporta resultados tangibles.

No obstante, tras una serie de importantes adquisiciones comerciales en India, China y Brasil en 2007/08, hemos experimentado un incremento significativo en los accidentes de tráfico con consecuencias fatales y hemos tenido que hacer frente a las consecuencias de operar a una mucha mayor escala en los mercados emergentes con infraestructuras menos desarrolladas y desafíos de seguridad vial específicos. Nuestra respuesta a ello ha sido ofrecer un apoyo enfocado directo desde el centro para asistir en el desarrollo de planes de acción de seguridad vial detallados y soluciones sostenibles. Este enfoque se mantendrá hasta que consigamos nuestro objetivo de cero accidentes fatales.

### 3. ¿Crees que existe un argumento convincente para invertir en seguridad vial? ¿Por qué?

Sí. Es sabido que la reducción de la tasa de incidentes de tráfico con culpabilidad a lo largo de TNT Express ha aportado evidentes beneficios económicos, ya que los costes directos e indirectos de los accidentes

están bien documentados y comprendidos. La gestión mejorada de los riesgos de la seguridad vial ha derivado en una reducción de los costes de daños en vehículos, menos reparaciones y menos costes de mantenimiento, así como primas de seguros rebajadas. También ha aportado otros beneficios asociados como una reducción en el coste del combustible y mejoras en la eficacia operativa.

TNT Reino Unido e Irlanda es un buen ejemplo: entre 2007 y 2010 demostraron las siguientes mejoras en su rendimiento:

- 20% de reducción en la tasa de colusiones
- 25% o 730.000 £ menos en pagos y costes estimados

Un detallado ejercicio de análisis de implicados sobre responsabilidad corporativa también ha identificado que la seguridad vial es la principal preocupación de nuestros implicados, por lo que la empresa tiene un interés comercial directo en gestionar la seguridad vial con eficacia para asistir en el éxito a largo plazo y nuestra reputación.

#### 4. ¿Crees que las empresas que tienen empleados de movilidad tienen una obligación de ahondar más allá de los marcos legislativos que afectan a la seguridad vial del país en el que operan?

Sí. El número de muertes y daños personales de las carreteras de todo el mundo es un problema global. Las empresas que gestionan flotas en carretera son parte del problema, por lo que necesitan tomar parte en la solución. Recomendamos encarecidamente a todas las empresas que contribuyan activamente para mejorar la seguridad vial laboral adoptando mejores prácticas en la gestión de la seguridad vial. Las empresas deberían implementar prácticas de seguridad vial con antelación a la legislación, demostrando así su intención de conseguir cero muertes en carretera desde su operativa comercial. El cumplimiento de este objetivo mejoraría el rendimiento comercial reduciendo los costes financieros de los accidentes viales, incluyendo menos días perdidos y, al mismo tiempo, una reducción de los costes del combustible y de las emisiones. La promoción de la seguridad vial puede ser un análisis comercial positivo para las empresas, y debería comunicarse mucho más. Las empresas también pueden tener influencia política, dependiendo de su posición financiera dentro de la economía, y deberían utilizarla para demostrar liderazgo en el área de la seguridad vial, así como lo hacen con la tecnología y otras áreas. Son una fuerza al volante que influencia a los legisladores para que tomen acciones decisivas que mejoren la seguridad vial. Por encima de todo, pueden predicar con el ejemplo.

#### 5. ¿Cuáles son los principales motivos o razones que guían los esfuerzos de vuestra empresa en lo relativo a la seguridad vial?

Dentro de TNT Express estamos justificadamente orgullosos de nuestra empresa y nuestra marca. Los colores y el logo de TNT Express son reconocidos al instante en todos los rincones del planeta, y en el corazón de la empresa están los conductores y los vehículos de TNT Express que salen a la carretera cada día para atender a nuestros clientes. Conducir por las carreteras de todo el mundo, sin embargo, a veces tiene un precio importante: cada año, por desgracia, sufrimos todavía accidentes fatales que implican a un vehículo nuestro o de nuestros subcontratistas. No obstante, los accidentes de tráfico fatales no tienen por qué ser una realidad de nuestra actividad, y por ello, tenemos la intención de llevarlos a cero. Si continuamos con la mejora y desarrollo de nuestro enfoque integral sobre la seguridad vial, lo conseguiremos. Nunca debemos ser complacientes. Siempre debemos poner a prueba lo que hacemos y procurar la mejora continua de nuestro rendimiento.

#### Vencer la fatiga

##### 1. Según la experiencia de TNT, ¿se considera a la fatiga como un problema en cuanto a seguridad vial?

The nature of our driving activities varies quite widely. La naturaleza de nuestras actividades al volante varía sobremanera dependiendo de las operaciones y las diferentes regiones y países. Los conductores de TNT Express hacen tanto recorridos largos (grandes vehículos) como cortos (recogida y entrega) inmersos en diferentes entornos urbanos o rurales y distintos marcos geográficos, condiciones de la carretera o infraestructuras viarias.

Los fletes de largo recorrido suelen realizarse con camiones pesados (más de 7,5 toneladas) que recorren grandes distancias utilizando las principales carreteras o autovías nacionales o internacionales. Dentro de Europa y en las economías desarrolladas, los conductores tienen licencias profesionales y comerciales y están regulados por estrictas condiciones de conducción y un horario de descanso. La fatiga está reconocida como un factor de riesgo potencial, pero solo ha sido identificada como una causa subyacente de los principales incidentes en casos aislados. Sin embargo, existe un interés mucho más inmediato en algunas de las economías emergentes en las que operamos (India, China y Brasil), en las que las distancias de viaje y los tiempos de la jornada pueden ser excesivamente largos.

## 2. ¿Recogéis datos que registren la fatiga en relación con los accidentes? En caso afirmativo, ¿qué implica esto?

On a global basis, we do not collect data on fatigue-A nivel global, no recopilamos datos sobre los accidentes ocasionados por la fatiga, pero se espera que cada país analice sus propios datos de accidentes para identificar cualquier tendencia o problema específicos. Todo accidente de tráfico con consecuencias fatales o graves debe informarse de inmediato al centro, y debe realizarse una investigación exhaustiva que identifique todas las causas inmediatas y subyacentes que podrían tener que ver con factores relativos a la fatiga.

## 3. ¿Contáis con procedimientos específicos sobre seguridad y fatiga? En caso afirmativo, ¿en qué consisten?

TNT Express ha desarrollado e implementado un sistema de gestión de la seguridad vial específico que identifica unos estándares globales mínimos de gestión de la seguridad vial. No tenemos un estándar global específico para la fatiga, pero cada país debe identificarla, así como a otros factores de riesgo, como parte de su proceso de evaluación del riesgo, e implementar los controles necesarios del riesgo según sea conveniente. Se debe prestar atención adecuada a los patrones de turnos y horarios de trabajo/conducción. El sistema de gestión de la seguridad vial también contiene una política sobre la formación de conductores y su desarrollo, e indica que todos ellos deben recibir la educación y la información sobre cansancio/fatiga en la conducción y la prevención de los accidentes relativos a ella.

Por ejemplo, en TNT Reino Unido e Irlanda, se ofrecen consejos sobre cómo evitar incidentes relativos a la fatiga como parte del Programa de Formación de Conductores de TNT y se incluye dentro del Manual de Conducción Comercial y del Manual de Vehículo de Empresa. Esto incluye asesoramiento sobre la necesidad de tomar descansos regulares y actuar si los conductores comienzan a sentir "fatiga". El tema también se trata en el Estatuto de Conducción de TNT, que crea un compromiso de conducción segura para el conductor en sus actividades diarias. Además, tienen controles de salud voluntarios para conductores y controles de salud obligatorios para todos los nuevos conductores. Este programa analiza la aptitud para trabajar y si existen factores de riesgo que podrían afectar la salud y la capacidad de los conductores.

En TNT Australia se ha documentado un "Programa de Gestión de la Fatiga al Volante" dentro de un procedimiento de apoyo de Salud y Seguridad Laboral específico. Esto incluye información apropiada sobre planes de conducción segura, bitácoras laborales, turnos de conducción y planificación de trayectos,

salud, formación y educación, y generación de informes de incidentes y acciones correctivas. En particular, con respecto a la fatiga, los módulos de formación que se ofrecen tanto a los conductores como a los directivos incluyen estrategias de gestión de la fatiga.

## 4. ¿La empresa usa alguna tecnología como ayuda para prevenir las colisiones ocasionadas por la fatiga (como advertencia de cambio de carril, por ej.)?

No, actualmente no utilizamos ninguna tecnología contra la fatiga de serie en los vehículos. Algunos países han hecho pruebas piloto de soluciones contra la fatiga (por ejemplo, gafas de conducción que miden el movimiento de los párpados para detectar la somnolencia, sensores de movimiento que detectan el adormecimiento de acuerdo a cómo opera el volante un conductor, etc.), pero los resultados no han sido concluyentes.

## Vehículos pesados y fatiga

### 1. ¿Explicáis a vuestros conductores la importancia de estar aptos para conducir (estilo de vida saludable, dieta sana, suficientes horas de sueño, etc.)?

La Carta de Seguridad Vial para conductores de TNT Express contiene 12 puntos personales y se alienta a los conductores a que la firman y los cumplan, incluyendo los compromisos que garanticen que son "capaces y que tiene buena salud para conducir con seguridad" y de que "hacen descansos adecuados antes y durante la conducción para evitar la fatiga y el cansancio".

Se pide a cada unidad operativa que implemente un programa de salud laboral apropiado para los empleados, incluyendo los conductores. Por ejemplo, TNT UK e Irlanda ofrece asesoramiento sobre salud, estilo de vida, dieta y buenos patrones de sueño.

### 2. ¿Tenéis en cuenta la salud y el bienestar (incluyendo la fatiga) del conductor al elaborar las jornadas o turnos?

No específicamente, aunque los trayectos y las agendas de los conductores se deben preparar para cumplir todos los requisitos legales locales y ofrecer la mayor posibilidad de que los conductores estén descansados.

### 3. ¿Ofrecéis una formación específica para empleados sobre el uso de tacógrafos? En caso afirmativo, ¿en qué consiste?



Y Sí, cuando resulta relevante. Por ejemplo, TNT UK e Irlanda ofrece formación sobre tacógrafos como parte del Programa de Formación para Conductores de TNT e incluye información orientativa y una lista de comprobación en el Manual del Conductor. También efectúan verificaciones locales y centrales de los tacógrafos en cuanto a las horas trabajadas por los conductores.

#### **4. ¿Se tiene en cuenta la necesidad y la ubicación de las áreas de descanso/ estacionamiento para camiones como parte de la planificación de rutas? En caso afirmativo, ¿de qué manera?**

Esto depende del país y de las circunstancias locales. Por ejemplo, TNT India está desarrollando e implementando planes de ruta que identifican la ubicación de áreas de descanso y estacionamiento como parte de su proceso de gestión de trayectos.

#### **5. ¿Cuál ha sido la opinión de vuestros empleados con respecto a este enfoque de gestión de la fatiga? ¿Dan su apoyo? ¿Lo habéis consultado con ellos?**

Es difícil de decirlo con exactitud, pero en general, los conductores ven nuestros programas de seguridad vial de una forma positiva y reconocen que necesitamos trabajar juntos para mejorar nuestro rendimiento de la seguridad vial.

#### **6. ¿Cómo creéis que es vuestro rendimiento en comparación con el de la competencia en cuanto a la seguridad de vuestros empleados en la carretera?**

Creemos que estamos a la vanguardia del sector y que se nos reconoce como líderes en seguridad vial a nivel internacional. Los esfuerzos que hemos hecho para introducir enfoques basados en sistemas para la gestión de la seguridad vial se reconocieron y premiaron en 2008 con el Premio Internacional Prince Michael de la Seguridad Vial, que constituyó un hito muy importante y significativo.

### **Gestión del riesgo de fatiga en la cadena de suministros**

#### **1. ¿Qué procedimientos se usan para garantizar que vuestros subcontratistas y agencias de contratación de conductores también cumplen con las agendas de transporte acordadas que siguen las estipulaciones sobre las horas de los**

#### **conductores (sobre descanso y tiempo de conducción)?**

Los subcontratistas son una parte muy importante de nuestra cadena de suministros y tenemos la responsabilidad de garantizar que llevan a cabo sus labores de una forma responsable y segura. Es por ello que incluimos a los subcontratistas siempre que nos es legalmente posible en nuestros programas de seguridad vial y trabajamos juntos para garantizar que comprenden los estándares de seguridad vial esperados al trabajar en representación de TNT Express.

### **Lecciones**

#### **1. ¿Cuáles han sido las lecciones aprendidas y qué recomendarías a otras empresas para gestionar la fatiga?**

Como con cualquier asunto relativo a la seguridad, las empresas deberían adoptar un enfoque basado en el riesgo para gestionar los riesgos viales, incluyendo la fatiga del conductor. Esto debería incluir la evaluación de riesgos específicos de los trayectos cuando se trate de actividades, rutas o destinos de alto riesgo. Todos los incidentes deberán investigarse mediante un análisis de las causas de origen para determinar las causas inmediatas y subyacentes, así como para identificar e implementar las acciones correctivas apropiadas. Se deberían utilizar datos para identificar el alcance de un problema y medir las mejoras de rendimiento.

#### **2. ¿Le gustaría que el gobierno y la UE adoptasen más medidas en cuanto a garantizar la seguridad de los conductores de vehículos pesados?**

En la actualidad pensamos que los conductores de vehículos pesados tienen una regulación bastante importante dentro de la UE, por lo que no podríamos sugerir ninguna otra política específica. No obstante, consideraríamos que cualquier requisito legal es un estándar mínimo, ya que siempre luchamos por adoptar un enfoque de mejores prácticas con respecto a la gestión de la seguridad vial.

#### **3. ¿Se pensarán solicitar la acreditación del futuro estándar ISO 39001 sobre gestión de la seguridad vial?**

Esto depende en gran medida de la estructura final y del contenido del estándar ISO y si resulta "apropiado" para el estándar OHSAS 18001 ya existente, que versa sobre sistemas de gestión de la salud y la seguridad, ya que podrían producirse duplicidades

TNT Express ya exige a todas sus unidades operativas a nivel planetario que estén acreditados externamente para el estándar OHSAS 18001. Como parte del proceso de auditoría para el OHSAS 18001, las entidades certificadoras ya hacen una auditoría por nosotros de los controles de seguridad vial, ya que, como empresa de transporte, es el principal riesgo de seguridad laboral de nuestros empleados y otras personas afectadas por nuestras actividades. Al posible usuario final, por lo tanto, podría resultarle difícil justificar que se solicite a todas las unidades operativas que se certifiquen en otro estándar cuando ya han obtenido el OHSAS 18001 (lo que repercutiría en un coste adicional considerable)

### Breve biografía de Kevin Warburton, Director de Salud, Seguridad y Medioambiente de TNT Express



Kevin es un profesional de salud y seguridad laboral con experiencia en una amplia gama de funciones, incluyendo como inspector de salud y seguridad para agencias normativas de Reino Unido y como auditor/consultor senior de seguridad. En la actualidad ejerce como Director de Salud, Seguridad y Medioambiente para TNT Express. Su tarea es liderar, inspirar y defender la continua mejora de la gestión de salud, seguridad y medioambiente a lo largo de varias unidades operativas de todo el globo, incluyendo responsabilidad específica sobre el programa de mejora de la seguridad vial de la empresa.

El ETSC agradece a Kevin Warburton su valiosa contribución.  
Para hacer preguntas a Kevin, es posible escribir a: [Kevin.Warburton@tnt.com](mailto:Kevin.Warburton@tnt.com)  
[http://www.tnt.com/corporate/en/site/home/about\\_us/corporate\\_responsibility.html](http://www.tnt.com/corporate/en/site/home/about_us/corporate_responsibility.html)

## Miembros

Accident Research Unit, Medical University Hannover (D)  
 Association Prévention Routière (F)  
 Austrian Road Safety Board (KfV)(A)  
 Automobile and Travel Club Germany (ARCD)(D)  
 Belgian Road Safety Institute (IBSR/BIVV)(B)  
 Birmingham Automotive Safety Centre, University of Birmingham (UK)  
 Central Denmark Region (Region Midtjylland) (DK)  
 Centre for Transport and Logistics (CTL), University of Rome "La Sapienza" (I)  
 Centro Studi Città Amica (CeSCAm), University of Brescia (I)  
 Chalmers University of Technology (S)  
 Comité Européen des Assurances (CEA)(Int)  
 Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile (CIECA)(Int)  
 Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) (ES)  
 Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement (CORTE) (Int)  
 Czech Transport Research Centre (CDV)(CZ)  
 Danish Road Safety Council (DK)  
 Dutch Safety Board (NL)  
 European Federation of Road Traffic Victims (FEVR) (Int)  
 Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM)(Int)  
 Finnish Motor Insurers' Centre, Traffic Safety Committee of Insurance Companies VALT (FIN)  
 Finnish Traffic Safety Agency (Trafi) (FIN)  
 Folksam Research (S)  
 Fondazione ANIA (I)  
 Foundation for the Development of Civil Engineering (PL)  
 German Road Safety Council (Deutscher Verkehrssicherheitsrat) (DVR) (D)  
 Global Road Safety Partnership (Int)  
 Hellenic Institute of Transport (HIT) (GR)  
 Institute for Transport Studies, University of Leeds (UK)  
 INTRAS - Institute of Traffic and Road Safety, University of Valencia (ES)  
 Liikenneturva (FIN)  
 Lithuanian National Association Helping Traffic Victims (NPNA) (LT)  
 Motor Transport Institute (ITS) (PL)  
 Netherlands Research School for Transport, Infrastructure and Logistics (NL)  
 Parliamentary Advisory Council for Transport Safety (PACTS) (UK)  
 Provincia di Crotone (I)  
 Road and Safety (PL)  
 Road Safety Authority (IE)  
 Road Safety Institute Panos Mylonas (GR)  
 Safer Roads Foundation (UK)  
 Swedish National Society for Road Safety (S)  
 Swiss Council for Accident Prevention (bfu) (CH)  
 Transport Infrastructure, Systems and Policy Group (TISPG)(PT)  
 Trygg Trafikk - The Norwegian Council for Road Safety (NO)  
 University of Lund (S)  
 Transport Safety Research Centre, University of Loughborough (UK)

## Junta Directiva

Profesor Herman De Croo  
 Profesor Richard Allsop  
 Dr. Walter Eichendorf  
 Profesor Pieter van Vollenhoven  
 Profesor G. Murray Mackay  
 MEP Brian Simpson  
 MEP Ines Ayala Sender  
 MEP Dieter-Lebrecht Koch  
 MEP Dirk STERCKX  
 MEP Corien Wortmann-Kool

## Secretariado

Antonio Avenoso, Director ejecutivo  
 Ellen Townsend, Directora de políticas  
 Graziella Jost, Director de proyectos  
 Marco Popolizio, Director de proyectos senior  
 Ilyas Daoud, Director de proyectos  
 Francesca Podda, Director de proyectos  
 Julie Galbraith, Director de proyectos  
 Mircea Steriu, Director de comunicaciones  
 Paolo Ferraresi, Director financiero  
 Giovanna Bevilacqua, Asistente  
 Lucia Pissard, Asistente

## Informes PRAISE

### Editores

Ellen Townsend  
[ellen.townsend@etsc.eu](mailto:ellen.townsend@etsc.eu)  
 Julie Galbraith  
[julie.galbraith@etsc.eu](mailto:julie.galbraith@etsc.eu)

Para más información sobre las actividades del ETSC y membresía, póngase en contacto con

ETSC  
 20 Avenue des Celtes  
 B-1040 Brussels  
 Tel. + 32 2 230 4106  
 Fax. +32 2 230 4215  
 E-mail: [information@etsc.eu](mailto:information@etsc.eu)  
 Internet: [www.etsc.eu](http://www.etsc.eu)



PRAISE recibe financiación de la Comisión Europea, el Consejo de Seguridad Vial de Alemania (DVR), Fundación Mapfre y el Consejo Suizo para la Prevención de Accidentes (bfu).

El contenido de la hoja informativa sobre PRAISE es mera responsabilidad del ETSC y no representa necesariamente la visión de los patrocinadores