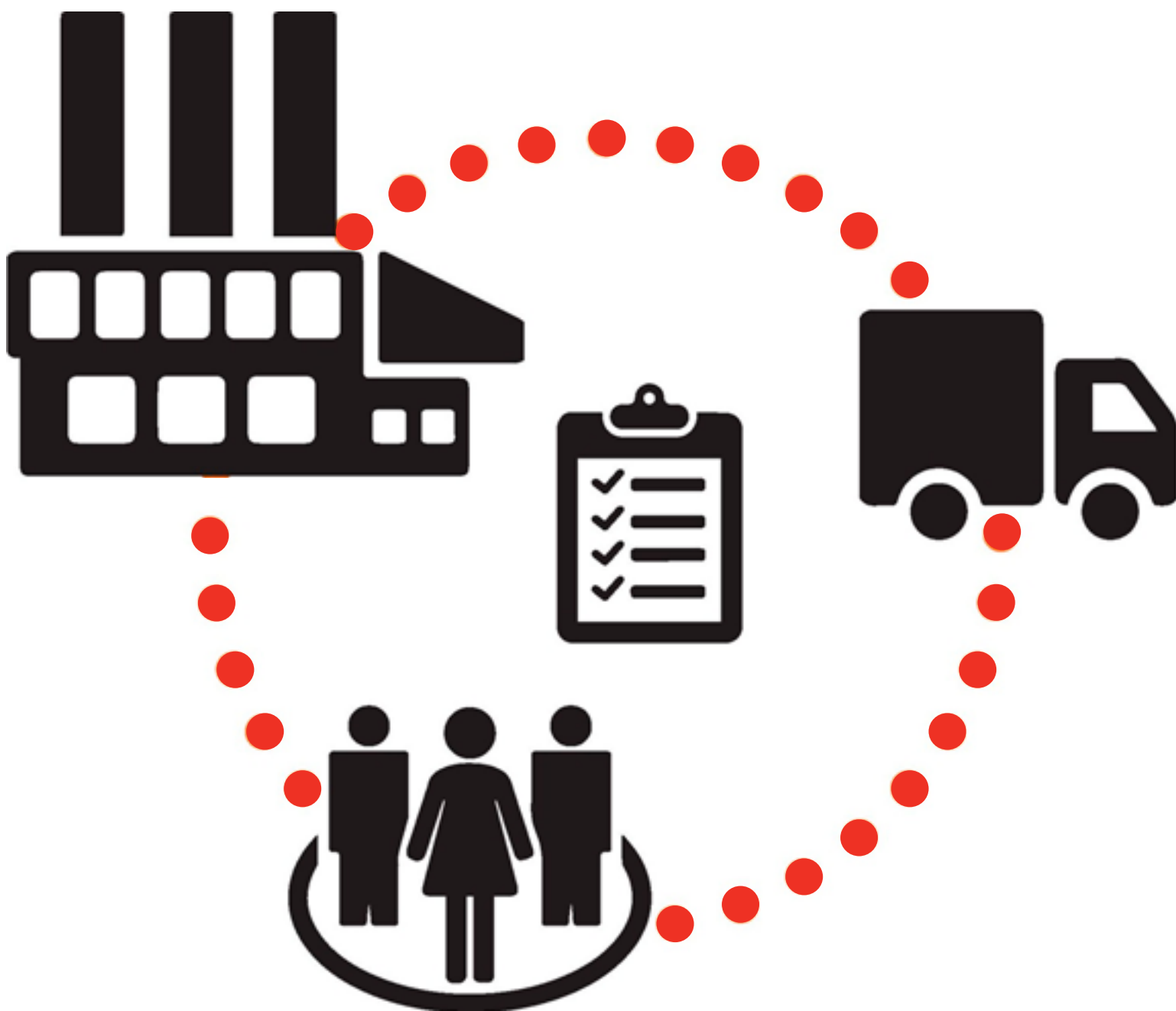


Fundación **MAPFRE**

Reducción del riesgo vial en el trabajo a través del proceso de contratación

Área de Prevención y Seguridad Vial



FECHA

Diciembre 2015

REDUCCIÓN DEL RIESGO VIAL EN EL TRABAJO A TRAVÉS DEL PROCESO DE CONTRATACIÓN

INTEGRACIÓN DE LOS REQUISITOS DE SEGURIDAD EN LA
CADENA DE SUMINISTRO DEL SECTOR DE TRANSPORTES

CONTENIDOS

Parte 1. INTRODUCCIÓN	5
1.1 ¿Qué es el proceso de contratación?	6
1.2 ¿Por qué se debería tener en cuenta la seguridad vial en el trabajo en lo referente a la contratación?	6
1.3 “Cultura del asociacionismo”: las grandes firmas pueden ayudar a los subcontratistas a mejorar las prácticas laborales	8
1.4 El argumento comercial: la seguridad vial y la contratación	9
1.5 Contratación, responsabilidad social corporativa y gestión del riesgo referente a la reputación	9
Parte 2. EL MARCO EUROPEO, NACIONAL Y REGIONAL	11
2.1 El marco europeo	11
2.1.1 Contratación con etiqueta “verde” y “segura”	12
2.1.2 Marco legislativo europeo sobre seguridad y salud ocupacional	12
2.1.3 Evaluación de riesgos conjunta en la cadena de contratación	13
2.1.4 Legislación europea en materia de seguridad vial	13
2.2 Contratación pública: nivel nacional	14
2.3 Contratación pública: nivel regional	17
2.4 Planes de certificación privados y públicos	18
2.5 Planes nacionales de certificación: ¿ha llegado la hora de un enfoque de ámbito europeo?	19
Parte 3. IMPLEMENTACIÓN DE REQUISITOS EN LA CADENA DE SUMINISTRO REFERENTES A VEHÍCULOS, CONDUCTORES, OPERACIONES Y GESTIÓN	21
3.1 Solicitud de niveles y requisitos de seguridad para los vehículos a la hora de adjudicar contratos	21
3.2 Requisitos para la seguridad del conductor: formación y contratación	23
3.3 Gestión del trayecto / regulación del tráfico: planificación de operaciones de conducción	24
3.4 Normas mínimas para diferentes sectores	27
3.5 Recomendaciones	30
ANEXO	30

Parte 1. INTRODUCCIÓN

Las organizaciones están cada vez más concienciadas con respecto al argumento comercial que supone la introducción de programas de gestión de la seguridad vial para reducir los riesgos en carretera relacionados con el trabajo. Entre las muchas ventajas que supone se incluye la reducción del número de lesiones que se pueden evitar, la mitigación de las pérdidas asociadas a accidentes y el fomento de los esfuerzos en materia de responsabilidad corporativa².

Pese a que los esfuerzos por gestionar los riesgos en carretera dentro de una empresa los puede gestionar la dirección en estrecha colaboración con sus empleados, también es posible ejercer influencia a través de la cadena de suministro. La responsabilidad empieza con el comprador, que tiene el deber de asegurarse de que las condiciones aplicadas a la hora de seleccionar a un contratista cumplen con las obligaciones de la empresa en materia de seguridad vial y otros criterios de sostenibilidad, como por ejemplo la reducción del impacto medioambiental.

Este informe aporta una visión general de las compras en el sector público y privado europeo, y analiza cómo los especialistas de compras pueden integrar requisitos específicos en sus procedimientos que podrían reducir el riesgo vial.

En la línea de los principios referentes a la gestión de la seguridad vial a nivel laboral, la reducción del riesgo vial a través de las compras debería llevarse a cabo en el marco de la implementación del argumento comercial y centrándose en la gestión del conductor, del vehículo y del trayecto, al tiempo que se garantiza un compromiso firme de la dirección en todas las organizaciones.

Aumentar los estándares de seguridad vial a través de las compras públicas y privadas es de interés público. El informe ofrece recomendaciones a las organizaciones, así como recomendaciones sobre políticas tanto a legisladores nacionales como a nivel comunitario.

MÁS INFORMACIÓN

Para los lectores nuevos en la materia, recomendamos leer el informe anterior de PRAISE "Seguridad Vial Laboral: una inversión rentable".

http://www.seguridadvialenlaempresa.com/seguridad-empresas/imagenes/PRAISE-informe-11_tcm466-56635.pdf



¹ ETSC (2014) The Business Case for Managing Road Risk at Work. http://www.seguridadvialenlaempresa.com/seguridad-empresas/imagenes/PRAISE-informe-11_tcm466-56635.pdf

Las autoridades públicas europeas invierten anualmente el equivalente al 16% del total del PIB europeo en contratación.

1.1 ¿Qué es la contratación?

Aprovisionar es el hecho de adquirir bienes, servicios o trabajos de una fuente externa. Las prácticas de compra tienen por objetivo normalmente promover la competencia justa y abierta entre organizaciones.

Las autoridades europeas invierten anualmente el equivalente al 16% del total del PIB europeo en contratación². En otras palabras, las compras desde el sector público suponen una parte importante de la economía.

La contratación del sector público en Europa está regulado a nivel europeo, mientras que el referente al sector privado entre las grandes organizaciones está sujeto a directrices empresariales internas.

Existen diferentes motivos para externalizar la compra de un servicio. Por ejemplo, según una encuesta sobre relaciones laborales en el lugar de trabajo realizada en 2004, cuando a los directivos se les preguntaba por qué habían externalizado ciertos servicios, las respuestas más habituales apuntaban a un ahorro de costes (47%), a conseguir un servicio mejor (43%), a lograr “centrarse” mejor en las actividades principales de la empresa (30%) y a “adquirir más flexibilidad”³

1.2 ¿Por qué se debería tener en cuenta la seguridad vial en el trabajo en lo referente a la contratación?

Utilizar un trayecto para ir a trabajar es la causa principal de muertes y lesiones laborales⁴, de modo que supone claramente un problema social. La seguridad vial a nivel laboral también debería ser una prioridad para las organizaciones por motivos legales, sociales, financieros y de eficacia. Asimismo, desde una perspectiva empresarial y relacionada con la reputación, la implicación de los empleados en un choque mortal o grave puede tener un impacto importante en las organizaciones y en sus directivos, por no mencionar el impacto en el conductor del vehículo y su familia, que puede ser catastrófico.

Los desencadenantes para promover la seguridad y salud ocupacional, incluida la gestión de riesgos viales en el trabajo en el marco de la contratación, pueden venir tanto de iniciativas que emanan de normativas (como la necesidad de cumplir con la legislación europea), como de iniciativas basadas en el mercado o incluso iniciativas privadas⁵. Entre otras iniciativas se pueden incluir también las demandas de los clientes, una respuesta a los grupos de interés, una ventaja competitiva o incluso el riesgo de pérdida de la reputación⁶.

En dos sectores relacionados con el transporte, la construcción y la producción alimentaria, donde se han analizado los datos, se ha descubierto que los intentos de utilizar las cadenas de suministro de forma positiva para influir en las condiciones laborales de los trabajadores no han emergido, en su mayoría, de forma espontánea desde la reflexión de los intereses empresariales⁷. De hecho, las presiones provienen de los requisitos legislativos y también, sorprendentemente, de otros grupos y entidades de la sociedad civil⁸.

² European Commission (2008) Public Procurement for a Better Environment.

³ Kersley, B. et al (2006) Inside the workplace: Findings from the 2004 Workplace Employment Relations Survey. London Routledge cited in Walters, D. and Wadsworth, E. (2012). The limits of influence: The role of supply chains in influencing health and safety management in two sectors, IOSH.

⁴ SafetyNet 2009, Work-related road safety.

⁵ EU OSHA (2012) Promoting Occupational Safety and Health through the Supply Chain.

⁶ Ibid.

⁷ Walters, D. and Wadsworth, E. (2012) The limits of influence: The role of supply chains in influencing health and safety management in two sector, IOSH..

⁸ Ibid.

A menudo las pymes disponen de menos recursos para dedicarlos a la implementación de rigurosos sistemas de gestión de riesgos en comparación con sus competidores superiores.

Dado que una disminución de los costes laborales no necesariamente es una motivación principal (consultar la encuesta mencionada en la nota al pie de página 3), se puede asumir que los intentos proactivos por parte de los compradores para proteger y mejorar las normas son probablemente más habituales cuando se interpreta que esta cuestión está íntimamente relacionada con los objetivos empresariales subyacentes en sus estrategias y políticas de externalización. Por ejemplo, cuando se entiende que las normas adecuadas sobre la gestión de riesgos para la seguridad y la salud juegan un papel importante a la hora de garantizar que los bienes y servicios externalizados se proporcionan de forma fiable y conforme a unos estándares adecuados⁹.

El mismo investigador añade: “El hecho de que la intención de reducir costes pueda coexistir junto con otros objetivos más “cualitativos” también sugiere que una acción proactiva de este tipo puede coexistir con las presiones relativas al precio que, al mismo tiempo, actúan para desafiar las normas existentes relativas a la gestión de riesgos de salud y seguridad en las empresas proveedoras”¹⁰.

El informe europeo de la OSHA sobre la promoción de la gestión de la seguridad y salud ocupacionales (OSH, por sus siglas en inglés) a través de la cadena de suministro resume cómo puede la implicación de los clientes y contratistas aportar normas de OSH adecuadas para que sus trabajadores en todos los niveles del proceso de contratación¹¹. Lo mismo puede decirse sobre la inclusión del riesgo vial en el trabajo en la política de salud y seguridad ocupacional. Empieza al nivel de precontrataciones, con una evaluación exhaustiva de la competencia del contratista y con la selección de contratistas seguros, incluyendo los riesgos viales a nivel laboral. Sigue a través del desarrollo de la compra mediante una cooperación estrecha entre todas las partes y los niveles correspondientes de supervisión. Tras la finalización del contrato, acaba con un análisis y un registro del rendimiento de la seguridad y salud ocupación de los contratistas y subcontratistas en relación con los riesgos viales en el trabajo. También es importante definir de forma clara las responsabilidades contractuales, los procedimientos de planificación, comunicación, cooperación, formación y control conjunto, así como una evaluación del contratista¹². Aquellos que se encargan de la compra también pueden usar un plan de certificaciones (más información en la parte 2) que tenga por objetivo garantizar la competencia en materia de seguridad y salud ocupacional o, si existe, en materia de riesgos viales en el trabajo, de la autoridad contratante.

La contratación puede incluir diferentes artículos relacionados con la seguridad vial, incluyendo vehículos de transporte y servicios de transporte. Al gestionar el riesgo vial del vehículo, del conductor y del trayecto en los procedimientos de contratación, las organizaciones pueden contribuir a la seguridad vial más allá de sus propios empleados y del área de trabajo. Los incentivos para incluir la seguridad como criterio para los contratos deberían incluirse en los procesos de compra pública. La responsabilidad por los riesgos viales en el trabajo, la gestión adecuada de los riesgos y las medidas preventivas deben extenderse a lo largo de toda la cadena de suministro¹³

Los servicios de transporte se pueden subcontratar, pero la responsabilidad por los mismos no puede externalizarse. En Europa podemos observar que actualmente una tendencia de las grandes empresas a externalizar actividades

⁹ Ibid.

¹⁰ Ibid

¹¹ EU OSHA (2012) Promoting Occupational Safety and Health through the Supply Chain..

¹² Ibid

¹³ ETSC (2011) PRAISE Report on EU Social Rules and HGV Drivers.

que les permitan aumentar los beneficios y ofrezcan una mayor flexibilidad. La externalización ha contribuido a una reducción del empleo en las grandes empresas y al consiguiente crecimiento entre las pymes¹⁴. A menudo las pymes disponen de menos recursos para dedicarlos a la implementación de rigurosos sistemas de gestión de riesgos en comparación con sus competidores superiores.

Los efectos indirectos en la cadena de suministro a menudo hacen que los riesgos se transfieran a los trabajadores, ya que las organizaciones en una posición de dependencia económica sobre las cadenas de suministro encuentran formas para reducir los costes¹⁵. Esto podría tener un efecto prejudicial en materia de OSH y de seguridad vial. No obstante, este mismo estudio también muestra que, en determinadas circunstancias, las relaciones de la cadena de suministro en los procedimientos de compra puede llevar a unos acuerdos mejorados en lo referente a salud y seguridad¹⁶. Por tanto, extender los requisitos de seguridad para que incluyan seguridad vial laboral en los procesos de contratación también puede tener un impacto positivo en la seguridad vial.

1.3 “Cultura del asociacionismo”: las grandes firmas pueden ayudar a los subcontratistas a mejorar las prácticas laborales

Una “cultura del asociacionismo” debería servir de base para la gestión de contratos¹⁷. Las grandes empresas, tanto públicas como privadas pueden influir en las políticas de las pymes a la hora de subcontratar el trabajo más adelante en la cadena de suministro, insistiendo en que los subcontratistas adopten las mismas condiciones y normas en referencia a la conducción de ida y vuelta del trabajo.

Se debería fomentar que las grandes empresas compartieran buenas prácticas con las organizaciones más pequeñas que no disponen de las mismas capacidades para diseñar las nuevas prácticas laborales de las que disponen las más grandes. La gestión de las responsabilidades, así como la gestión adecuada de los riesgos y las medidas preventivas deben extenderse a lo largo de toda la cadena de suministro. Los clientes y contratistas podrán gestionar los riesgos y lograr mejores resultados únicamente con la ayuda del trabajo en equipo imaginativo y comprometido. En general, los mejores contratistas responden bien con dichas relaciones y son más propensos a comprometerse de forma voluntaria en proyectos adicionales como, por ejemplo, programas de habilidades básicas, innovación medioambiental o bien a dar su apoyo a empresas pequeñas a lo largo de su cadena de suministro¹⁸.



¹⁴ Walters, D. & James, P. (2012) Understanding the Role of Supply Chains in Influencing Health and Safety at Work.

¹⁵ Ibid.

¹⁶ Ibid.

¹⁷ European Commission (2011) Buying Social - A Guide to Talking Account of Social Considerations in Public Procurement. <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?langId=en&catId=89&newsId=978>.

¹⁸ Ibid.

1.4 El argumento comercial: la seguridad vial y la contratación

También es importante observar el argumento comercial que supone la integración de la seguridad vial en el proceso de contratación a través del cual una empresa también puede obtener beneficios en términos de eficacia. El informe del ETSC sobre “El caso de estudio para la gestión del riesgo vial” destaca las ventajas que supone la inversión en seguridad vial y cómo con ello las organizaciones pueden ahorrar y al mismo tiempo conservar su reputación¹⁹. El argumento comercial para la seguridad vial se centra en la prevención contra lesiones y en la protección de la propiedad y del medio ambiente. Implica gestionar la seguridad vial de forma proactiva por motivos financieros, morales y legales teniendo en cuenta a los conductores, los trayectos y los vehículos.

Desde el punto de vista empresarial, la gestión de la seguridad vial en el sector del transporte ofrecerá a las organizaciones la oportunidad de reducir costes directos e indirectos de varias formas.

En costes directos, como por ejemplo:

- Seguros, daños en los vehículos, costes por entregas con retraso, ausencia por enfermedad, multas, indemnización por baja laboral, aumento de primas de seguros, investigación de accidentes, indemnizaciones y costes legales.

Y en costes indirectos, como por ejemplo:

- Pedidos u oportunidades empresariales perdidos, contratación de personal y formación, pérdida de la buena voluntad de los clientes, investigación y burocracia, poca moralidad y riesgo de enfermedades por motivos laborales.

Estos mismos argumentos se pueden aplicar a los procedimientos de contratación que permitan reducir los costes y aprovechar las ventajas en seguridad vial para la empresa que realiza las compras y para el contratista. De hecho, el estudio de Seuring y Muller sobre “Sostenibilidad y la cadena de suministro” sugiere que las medidas proactivas, como la comunicación y la formación del personal encargado de las compras, así como la del personal proveedor, deberían generar mejoras en las relaciones del suministro, así como en el rendimiento de ambos actores.²⁰

1.5 Contratación, responsabilidad social corporativa y gestión del riesgo referente a la reputación

Cada vez son más las organizaciones europeas que fomentan la responsabilidad social corporativa (CSR, por sus siglas en inglés) como respuesta a las diversas presiones de carácter social, medioambiental y económico. Para las organizaciones existe una relación clara entre seguridad, calidad, servicio al cliente, eficacia y medio ambiente. Como resultado, la CSR también abarca la cuestión de la seguridad y la salud en el entorno laboral, incluyendo la seguridad vial. Tal y como se ha mencionado anteriormente, el riesgo de pérdida de reputación y la CSR también pueden ser un motivo poderoso para que un contratista integre los requisitos de seguridad en un contrato y en la gestión de su cadena de suministro.

Un accidente notorio en el que se vea implicado un vehículo de una empresa con el logo de la misma puede tener un impacto negativo duradero en la imagen de la empresa.

Ser responsable a nivel social implica ir más allá del cumplimiento de las normas legales e invertir “más” en capital humano, en el medio ambiente y en las relaciones con los grupos de interés. La seguridad vial tiene un impacto masivo en la sociedad y, por este motivo, puede jugar un papel más importante en la mejora (o degradación) de la responsabilidad social corporativa de una empresa. Un accidente de gran calado en el que se vea implicado un vehículo de una empresa con el logo de la misma puede tener un impacto negativo duradero en la imagen de la empresa. La reputación de una empresa es difícil de mantener, pero se puede perder con facilidad. En otro orden, el reconocimiento externo por desarrollar un buen rendimiento en materia

¹⁹ ETSC, 2014. The Business Case for Managing Road Risk at Work.

²⁰ Seuring, S., Sarkis, J., Muller, M., Rao, P. “Sustainability and supply chain management - An introduction to the special issue”, Journal of Cleaner Production, 2008, Elsevier, Amsterdam, 16, pp. 1545-1551. En EU OSHA (2012) Promoting Occupational Safety and Health through the Supply Chain.

de seguridad de una flota puede ser una herramienta de marketing muy eficaz. La CSR no debería sustituir los requisitos y las normas de seguridad que forman parte de la cadena de suministros, sino que debería aumentar la seguridad y sostenibilidad en la comunidad en la que opera.



Parte 2. EL MARCO EUROPEO, NACIONAL Y REGIONAL

Este apartado aporta una visión general del contexto legal y de políticas referentes a las compras públicas, y sobre la seguridad y salud ocupacional y la seguridad vial a nivel comunitario, nacional y regional (con ejemplos sobre cómo han respondido ante este contexto las organizaciones).

2.1 El marco europeo

La contratación pública en la Unión Europea está regulado por políticas nacionales, que se integran en el marco legal de la UE. Con ello, la UE pretende crear una zona europea para la contratación pública con el contexto del mercado interno. La UE ha revisado recientemente sus dos documentos principales en los que se basa la legislación: la Directiva 2014/24/UE y la Directiva 2914/25/UE. Dichas directivas mencionan especialmente formas de incluir consideraciones sociales en las especificaciones técnicas, en los criterios de selección y en los criterios de adjudicación de contratos, así como en las condiciones de ejecución de contratos.

Según en reglamento, se proporcionan cuatro procedimientos distintos para las adjudicaciones: un procedimiento abierto, un procedimiento restringido, un diálogo competitivo y un procedimiento de negociación. Las organizaciones públicas pueden elegir libremente entre los procedimientos abiertos y restringidos, pese a que la mayoría (70%) son procedimientos abiertos²¹. La competencia es bastante alta y cada licitación se estima que recibe 5,4 ofertas²². Otros procedimientos de compra conjunta producen más ofertas²³.

La revisión de 2014 incluía una simplificación de algunos de los procedimientos y nuevas especificaciones y etiquetas técnicas²⁴. Los gobiernos y autoridades nacionales, o bien otras organizaciones, pueden establecer etiquetas como, por ejemplo, las etiquetas ecológicas, para que se cumplan determinados criterios medioambientales. Dichas etiquetas también se pueden utilizar en el contexto de la contratación a nivel público.

Asimismo, la revisión de 2014 tiene por objetivo contribuir a la implementación de políticas medioambientales, de inclusión social e innovadoras. Según las nuevas directrices, ahora hay una "cláusula social" transversal por la que los Estados Miembros y las entidades públicas deben asegurarse de que cumplen con las obligaciones establecidas por la legislación europea²⁵. Por ello, los Estados Miembros están obligados a comprobar el cumplimiento de la misma a través de las autoridades competentes. Las autoridades contratistas deben especificar los requisitos en los documentos de la licitación. La nueva legislación también ha añadido la posibilidad de excluir a contratistas en caso de que estos no cumplan con dicha cláusula transversal. Este es un añadido positivo, ya que puede impedir, entre otros, que se adjudiquen contratos por operaciones de transporte cuyo precio esté por debajo del mínimo. No obstante, en una revisión futura, el ETSC propondrá

²¹ Ibid

²² Ibid.

²³ Price Waterhouse Coopers [2011] Public Procurement in Europe Cost and Effectiveness. A Study prepared for the European Commission http://ec.europa.eu/internal_market/publicprocurement/docs/modernising_rules/cost-effectiveness_en.pdf.

²⁴ Directiva Europea sobre Compras Públicas 2014/24/EU http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=urisrv:0J.L_.2014.094.01.0065.01.ENG.

²⁵ http://ec.europa.eu/internal_market/publicprocurement/docs/modernising_rules/reform/fact-sheets/fact-sheet-08-social_en.pdf.

una interpretación más precisa de la cláusula para que se incluya la reducción del riesgo vial. Esto permitiría o incluso obligaría a que los encargados de las compras desarrollen y apliquen criterios referentes a la seguridad vial laboral.

Para ayudar a entender los aspectos “sociales” del procedimiento de contratación, en 2011 la Comisión Europea publicó el documento *Buying Social - A Guide to Taking Account of Social Considerations in Public Procurement* (Compra social: Una guía para tener en cuenta los aspectos sociales en los mercados públicos) y concienciar así a las entidades contratistas sobre las posibles ventajas que tiene la contratación pública con responsabilidad social. Esta guía explica de forma práctica las oportunidades que ofrece el marco legal de la UE existente para que las entidades públicas tengan en cuenta aspectos sociales a la hora de abastecerse a nivel público y, por tanto, para que presten atención no solo al precio sino a aquel que ofrece los mejores valores en general²⁶.

2.1.1 Contratación con etiqueta “verde” y “segura”

Es interesante mencionar, como cuestión paralela a la seguridad, la lógica que hay tras las compras verdes, a saber: “el proceso de contratación pública puede crear tendencias de producción y consumo, de modo que si hay una demanda importante por parte de las entidades públicas de productos “más verdes”, esto creará o ampliará los mercados de productos y servicios respetuosos con el medio ambiente”. Asimismo: “al hacerlo, se generan incentivos para que las organizaciones desarrollen tecnologías que tengan en cuenta el medio ambiente”²⁷. La contratación pública de productos verdes puede convertirse en un eje impulsor importante para la innovación, proporcionando al sector incentivos reales para desarrollar productos y servicios verdes. Concretamente, hablamos de los sectores donde las entidades públicas compradoras representan una gran cuota del mercado (p. ej., construcción, servicios sanitarios o transporte público)²⁸.

El proceso de compras públicas “seguro” podría acompañar al de compras “verdes” como prioridad europea.

Se podría utilizar el mismo argumento de peso en cuanto a la seguridad, si el proceso de contratación incluyera requisitos para realizar compras de vehículos seguros con nuevas tecnologías o bien para aquellos contratistas que exijan cumplir otros requisitos de seguridad como, por ejemplo, la gestión de trayectos seguros. De esta forma, el proceso de contratación “segura” podría acompañar al de contratación “verde” como prioridad europea. No obstante, este enfoque todavía está pendiente de aplicación en la legislación sobre contratación pública de la UE.

2.1.2 Marco legislativo europeo sobre seguridad y salud ocupacional

Cumplir con el deber de asistencia, con la seguridad y la salud ocupacional, así como con la seguridad vial son requisitos legales de todos los Estados Miembros de la UE, y son de interés esencial para las organizaciones. La contratación, tanto pública como privada, debe cumplir con las obligaciones legales impuestas por la UE como mínimo en materia de la legislación sobre seguridad y salud ocupacional. Aquellos que formalicen contratos también deben referenciar las disposiciones correspondientes de la legislación en sus licitaciones. La disposición en materia de legislación más importante es la Directiva Marco europea 89/391/CEE sobre salud y seguridad en el trabajo²⁹, por la cual se exige que cada organización europea lleve a cabo un análisis de riesgos en función de los principios de prevención³⁰.

²⁶ Comisión Europea (2011) *Buying Social - A Guide to Taking Account of Social Considerations in Public Procurement*. <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?langId=en&catId=89&newsId=978>

²⁷ Comisión Europea (2008) *Public Procurement for a Better Environment*. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1398255660927&uri=CELEX:52008DC0400>

²⁸ Comisión Europea (2011) *Buying Green Handbook*. http://ec.europa.eu/environment/gpp/buying_handbook_en.htm

²⁹ Directiva del Consejo 89/391/CEE, de 12 de junio de 1989, relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud de los trabajadores en el trabajo

³⁰ ETSC PRAISE Report (2011) *Work Related Road Management Programmes*. <http://etsc.eu/work-related-road-safety-management-programmes/>

Esto debe incluir a los trabajadores que realizan trayectos para llegar y volver del lugar de trabajo. Algunos Estados Miembros disponen de una legislación complementaria que detalla las obligaciones de las organizaciones para eliminar los riesgos relacionados con la conducción hasta el lugar de trabajo. Los Estados Miembros también han desarrollado directrices específicas sobre cómo aplicar la Directiva Marco a la seguridad vial en el trabajo. Las organizaciones deben preguntarse si cumplen con esta legislación europea y con la legislación nacional complementaria. La Comisión Europea, junto con el Consejo Asesor para la Salud y Seguridad Ocupacional, también ha preparado un documento que sirve de directriz³¹ sobre cómo aplicar la Directiva 89/391/CEE.

Walters y Wadsworth ya han citado los riesgos que surgen inmediatamente de la externalización y que son relevantes para el objeto de este informe. Dichos riesgos son los siguientes:

- Presiones sobre el coste y el precio, que limitan la capacidad de los proveedores de invertir en medidas de salud y seguridad preventivas
- Reformas en los regímenes laborales producidas por presiones contractuales, que provocan un aumento de los riesgos en la seguridad y la salud³²

2.1.3 Evaluación de riesgos conjunta en la cadena de contrataciones

En materia de evaluación de riesgos dentro del contexto de la contratación, la Directiva Marco legal de la UE 89/391/CEE establece lo siguiente:

La OSHA (Agencia Europea para la Seguridad y Salud Ocupacional) aconseja que el cliente y el contratista realicen evaluaciones de riesgo conjuntamente para así fomentar y garantizar la seguridad y salud de los trabajadores a lo largo de la cadena de suministro.

- “Es necesaria la cooperación entre el cliente y el contratista para evitar poner en situaciones de riesgo a los trabajadores. Para lograr dicho objetivo, las organizaciones (tanto si hacen de cliente como de contratista) deben informar a sus respectivos trabajadores y/o representantes de los mismos de las situaciones de peligro a las que están expuestos. Asimismo, deben coordinar sus acciones en materia de protección y prevención de riesgos laborales (Apartado 4, Artículo 6).
- “El cliente también debe proporcionar al contratista la información adecuada, así como las instrucciones correspondientes, en materia de riesgos para la seguridad y salud, así como medidas de seguridad durante las actividades que desarrolle” (Apartado 2, artículos 10 y 12).

Además de lo mencionado, la Agencia Europea para la Seguridad y Salud Ocupacional (EU OSHA) aconseja que el cliente y el contratista realicen evaluaciones de riesgo conjuntamente para así fomentar y garantizar la seguridad y salud de los trabajadores a lo largo de la cadena de suministro³³

2.1.4 Legislación europea en materia de seguridad vial

Tal como se ha mencionado anteriormente, la legislación sobre contratación pública en la UE requiere el cumplimiento de la legislación social a nivel comunitario. En el sector del transporte, hay una variedad de leyes europeas que afectan directamente a la seguridad vial. Las principales áreas se definen brevemente en este documento.

Una de las áreas clave incluye las normas de armonización de las condiciones de competencia. También tienen por objetivo mejorar las condiciones laborales y la

³¹ <http://osha.europa.eu/en/topics/riskassessment/guidance.pdf>

³² Walters, D. and Wadsworth, E. (2012) The limits of influence: The role of supply chains in influencing health and safety management in two sectors. IOSH.

³³ EU OSHA (2000) European Agency for Safety and Health at Work, Occupational health and safety in marketing and procurement. <http://osha.europa.eu/en/publications/reports/304>

seguridad vial en el marco de la legislación de mercados internos de la UE ³⁴. Las normas principales regulan los horarios de conducción de los conductores profesionales en la UE. El informe PRAISE sobre normas sociales de la UE explica el alcance y relevancia principales para afrontar el aspecto de la seguridad vial³⁵. Esto incluye una cláusula concreta sobre las responsabilidades. De conformidad con el Artículo 100(4) del Reglamento 561/2006, los consignantes, fletes tercerizados, operadores turísticos, contratistas principales, subcontratistas y agencias de empleo de conducción deben asegurarse de que las planificaciones sobre horarios de transporte acordadas por contrato cumplen con las disposiciones sobre horarios de conductores (pausas y descansos). Algunos de los Estados Miembros ya están acercándose a una aplicación concreta del Artículo 10, que establece la cadena de responsabilidades y se centra en los consignantes. En ella se reconoce, especialmente en el caso de las grandes organizaciones/consignantes, que estas son responsables de la toma de las decisiones en materia de planificación del trabajo y no los conductores individuales.



Ejemplo: la guía de la Ireland Road Safety Authority sobre la responsabilidad de la cadena:

La Road Safety Authority ha creado un panfleto que sirve de guía para aquellos implicados en el sector del transporte, explicando la cadena de responsabilidades en caso de incumplimiento de las normas sobre las horas de conducción, las pausas y los descansos³⁶. Este sencillo panfleto de dos páginas establece claramente que las normas relacionadas con los horarios de los conductores no solo son responsabilidad de los conductores, sino que también son responsabilidad de todos los que, como parte de su actividad, gestionan, operan, planifican o utilizan los servicios de transporte por carretera.

Otra directiva concerniente a los conductores profesionales es aquella sobre formación de conductores de vehículos de transporte por carretera (2003/59/CE). Dicha directiva tiene por objetivo ofrecer una formación mejor a los conductores profesionales, que ahora deberán superar un examen y tendrán que realizar una formación periódica de horas de conducción. El informe PRAISE sobre Evaluación de riesgos y formación de conductores especifica con mayor detalle su objetivo de mejorar la seguridad vial y la seguridad del conductor, incluyendo las operaciones llevadas a cabo por el conductor cuando el vehículo está inmovilizado³⁷

La legislación comunitaria que abarca las normas de seguridad para nuevos vehículos también ha tenido un impacto en la seguridad vial en el trabajo. Por ejemplo, de conformidad con la Regulación de seguridad general 661/2009, la extensión de un recordatorio para usar el cinturón de seguridad en todos los asientos del conductor aumentará sin duda el uso del mismo y salvará las vidas de los conductores profesionales.

En la Parte III se ha incluido más información sobre cómo los contratos de contratación pueden incluir requisitos para que los vehículos sean más seguros.

2.2 Contratación pública: nivel nacional

Algunos de los Estados Miembros han establecido autoridades nacionales específicas para la contratación en el mercado público. Un artículo científico aporta una visión general de la estructura institucional en diferentes países³⁸

Las estrategias para realizar compras pueden integrar normas de salud y seguridad, incluidos los riesgos en carretera a nivel laboral, para la selección de contratistas.

³⁴ Directiva 2006/22/CEE, Reglamento 484/2002, Directiva 2002/15/EC, Reglamento 561/2006, Reglamento 3821/85.

³⁵ <http://etcs.eu/eu-social-rules-and-heavy-goods-vehicle-drivers/>

³⁶ http://www.rsa.ie/Documents/Tachograph_Enf/Tacho%20Cards/Tacho%20Guides/drivers_hours_dl_low_res.pdf

³⁷ ETSC (2011) PRAISE Report Fit for Road Safety : From Risk Assessment to Driver Training.

³⁸ <http://www.publicprocurementnetwork.org/docs/ItalianPresidency/Comparative%20survey%20on%20PP%20systems%20across%20PPN.pdf>.

En Irlanda, se creó la oficina encargada de la contratación del gobierno (Office of Government Procurement, OGP) para coordinar la contratación de bienes en el mercado público y generar un ahorro mediante medidas eficaces. El gobierno irlandés invierte anualmente 8.500 millones de euros en bienes y servicios³⁹. La OGP se creó en 2014 y es la encargada, junto con otros cuatro sectores clave (Sanidad, Defensa, Educación y Gobierno local) de la gestión de todos los bienes y servicios en nombre de los servicios públicos. Asimismo, la OGP será la entera responsable de las políticas y procedimientos sobre contratación. La Road Safety Authority de Irlanda es responsable de proporcionar una acción sobre la contratación en su Estrategia de Seguridad Vial, por lo que trabajar con organizaciones públicas y privadas para garantizar la seguridad vial es un determinante clave para la especificación de servicios y para los documentos de licitación a la hora de comprar bienes y servicios⁴⁰.

Tal como se ha mencionado anteriormente, las estrategias para abastecerse pueden integrar normas de salud y seguridad, incluidos los riesgos viales a nivel laboral, para la selección de contratistas.

El estudio sobre el programa PIN del ETSC ha demostrado que un número de gobiernos nacionales disponen de requisitos específicos para la compra y/o alquiler únicamente de vehículos seguros⁴¹. Se trata de Letonia, Noruega, Rumanía y Suecia. El ejemplo sueco se explica con mayor detalle en la Parte III. Letonia, Eslovenia y Suecia requieren la inclusión de algunos equipos de seguridad no obligatorios en los vehículos que adquieren o alquilan.

En España, algunas agencias gubernamentales utilizan criterios de seguridad vial para la compra de flotas de vehículos y también exigen que se incluyan algunos equipos de seguridad no obligatorios. Asimismo, en Noruega y Suecia obligan a los contratistas a lo mencionado anteriormente y otro grupo de países (Chipre, Dinamarca, Irlanda y España) requieren que sus contratistas también cumplan con algunos de los requisitos. En Chipre, por ejemplo, los contratistas deben preparar un Plan de Salud y Seguridad antes de llevar a cabo un proyecto.

Ejemplo: la Agencia Finlandesa para la Seguridad en el Transporte



La Agencia Finlandesa para la Seguridad en el Transporte (TraFi) es la responsable de regular y supervisar el sistema de transportes, entre los que se incluyen los sectores del transporte por carretera, ferroviario, aéreo y marítimo, y cuyo objetivo es mejorar activamente la seguridad en el transporte y fomentar soluciones de transporte respetuosas con el medio ambiente. La TraFi tiene en plantilla a unas 530 personas. Asimismo, tiene su propia guía interna para la selección de vehículos, en la que se especifica que la agencia únicamente puede adquirir automóviles de 5 estrellas (Euro NCAP). Los mismos requisitos se extienden a los empleados encargados del alquiler de coches. Los propios empleados de la TraFi deberían también evitar riesgos innecesarios. Durante el trayecto, un funcionario de transporte tiene el deber de actuar con cuidado y precaución, y debe tener en cuenta las características especiales del destino del trayecto y los requisitos. La seguridad de los pasajeros también se tiene en cuenta en la elección del trayecto. La Política de la TraFi también destaca que, en algunas situaciones, la seguridad del trayecto y los aspectos medioambientales pueden entrar en conflicto. En este caso, debe priorizarse la seguridad de los pasajeros

³⁹ Ireland Office of Government Procurement <http://www.procurement.ie/about-us>

⁴⁰ http://www.rsa.ie/Documents/About%20Us/RSA_STRATEGY_2013-2020%20.pdf

⁴¹ ETSC (2012) "A challenging start towards the EU 2020 Target" Annual PIN Report.

XTRAFIKVERKET

Ejemplo: Ministerio Sueco de Transportes

El Ministerio de Transportes de Suecia, una entidad gubernamental, se ha erigido como líder en la mejora de la seguridad de vehículos al aprobar una ley que establece los estándares más elevados en materia de seguridad para flotas de vehículos gubernamentales. Se han desarrollado los requisitos mínimos recomendados en materia de seguridad del tráfico, no solo para los vehículos propiedad del gobierno, sino también para los vehículos de alquiler, para los vehículos de alquiler de corta duración y para los vehículos privados (flota gris) utilizados para fines laborales.

Una ley sueca, aprobada en 2009, establece que todas las entidades gubernamentales compren o alquilen únicamente automóviles de 5 estrellas (etiqueta Euro NCAP) para la protección de los pasajeros ("especificación gubernamental", como es el caso para las normas medioambientales).



Los automóviles alquilados para una duración inferior a 6 meses deben incluir lo siguiente:

- Euro Resistencia a impacto con etiqueta 5 estrellas NCAP;
- Recordatorio de cinturón de seguridad en asientos frontales que cumpla con la normativa Euro NCAP;
- Protección contra latigazos cervicales que cumpla con la normativa Euro NCAP;
- Protección para peatones que cumpla con la normativa Euro NCAP;
- Soporte para cabeza y cinturón con amarre a tres puntos en todos los asientos;
- Sistema de control de estabilidad electrónico (ESC);

Requisitos adicionales para automóviles alquilados para una duración superior a 6 meses:

- Bloqueo de encendido de motor en caso de alcoholemia;
- Sistema inteligente de asistencia en la velocidad (ISA);

Requisitos mínimos para el uso de la flota gris:

- Registrado a partir del 1 de enero de 2001;
- Peso entre 900 y 1.900 kg;
- Protección de pasajeros: etiqueta 4 estrellas Euro NCAP si se ha probado antes de 2009, 23,5 puntos en protección de pasajeros si se ha probado en 2009 o después (protección ante impactos frontales, laterales y posteriores);
- Recordatorio de cinturón de seguridad en asientos frontales que cumpla con la normativa Euro NCAP;
- Soporte para cabeza y cinturón con amarre a tres puntos en todos los asientos;
- Sistema de control de estabilidad electrónico (ESC);

Ejemplo: Externalización danesa de autobuses públicos e impacto en la salud y seguridad ocupacional

Sin las protecciones adecuadas, la externalización puede agravar los problemas relacionados con la seguridad y la salud. Un estudio sobre la externalización y la salud ocupacional entre los conductores de autobuses públicos en Dinamarca demostró que se habían agravado los ya de por sí elevados niveles de mala salud relacionados con el estrés⁴². En un estudio posterior detallado sobre la externalización en el mismo sector, Hasle señaló algunos de los motivos de este agravio, entre los que se incluye la fuerte competencia por los precios y la responsabilidad limitada de la toma de decisiones en materia de seguridad y salud

⁴² Netterstrom B and Hansen I V. Outsourcing and stress: physiological effects on bus drivers Stress Medicine 2000; 16 (3) cited in in Walters, D. & James, P. (2012) Understanding the Role of Supply Chains in Influencing Health and Safety at Work.

que asumían los contratistas⁴³. Este último ejemplo ilustra la importancia que tiene la integración de los requisitos sobre riesgos en la carretera a la hora de efectuar compras.

2.3 Contratación pública: nivel regional

Si no existe una estrategia nacional para el uso de la contratación pública para integrar normas de seguridad y salud, las autoridades regionales pueden tomar la iniciativa.

Ejemplo: las cláusulas del contrato sobre riesgos viales en el trabajo de Transport for London (TfL)

TfL ha adoptado un enfoque responsable sobre la contratación que incluye requisitos sobre los riesgos viales en el trabajo en todos los contratos con los proveedores. El compromiso para gestionar la seguridad vial de la organización ha recibido el máximo apoyo por parte del máximo responsable de Transportes y de la alta dirección de la organización

TfL ha modificado más de 400 contratos existentes para incluir en ellos requisitos sobre los riesgos viales en el trabajo y, además, desde 2012 todos los contratos nuevos incluyen requisitos para vehículos, conductores, dirección y operaciones. Estos requisitos se incluyen en los contratos tanto para una actividad empresarial habitual como para grandes proyectos de infraestructura de transportes en el Gran Londres.



Los requisitos sobre riesgos viales en el trabajo se comunican a lo largo de todo el proceso de contratación, desde la etapa de precalificación hasta la adjudicación del contrato.



Los proveedores tienen un plazo de 90 días desde el inicio del contrato para lograr cumplir completamente los requisitos y TfL supervisa dichos niveles de cumplimiento a lo largo de la cadena de suministro. Las verificaciones de cumplimiento se llevan a cabo en los sitios de TfL. Un incumplimiento grave puede

⁴³ Hasle, P. Outsourcing and employer responsibility: a case study of occupational health and safety in the Danish Public transport Sector. *Industrial Relations* 2007: 62 cited in Walters, D. & James, P. (2012) *Understanding the Role of Supply Chains in Influencing Health and Safety at Work*.

hacer que los vehículos se den la vuelta en la puerta, hecho que constituye un incumplimiento del contrato.

TfL anima adoptar una visión más amplia de este enfoque usando una lista común de requisitos sobre riesgos viales a nivel laboral, que se puede encargar mediante cláusulas sobre compras y contratos. Gracias a un conjunto integral de requisitos nos podemos asegurar de que se comparten las buenas prácticas en las operaciones de calidad, de que los operadores de las flotas pueden cumplir con las normas y de que no existe confusión alguna entre las diferentes normas. Los operadores de Reino Unido pueden usar el Esquema de Reconocimiento de Operadores de Flotas (FORS, por sus siglas en inglés), un plan de acreditación voluntaria que también ha desarrollado TfL, para demostrar que son un operador cualificado y que cumplen los requisitos en materia de riesgos viales en el trabajo.

2.4 Planes de certificación privados y públicos

Las autoridades nacionales también pueden desarrollar planes de certificación cuyo objetivo sea garantizar las competencias de las organizaciones contratistas y de aquellos que trabajan para dichas organizaciones en relación con los riesgos viales en el trabajo.

Las entidades privadas también pueden implementar dichos planes de certificación y desarrollarlos en un entorno de empresa a empresa. En muchos países europeos, estos planes de certificación tienen un valor comercial elevado, ya que dan acceso a determinados mercados (especialmente en los sectores de alto riesgo)⁴⁴. Las autoridades nacionales podrían establecer un servicio de registro de certificaciones centralizado que incluyera a los proveedores que disponen de prácticas laborales seguras. Esto podría ser útil porque reduciría la necesidad de que los clientes soliciten y evalúen la información de precalificación de los contratistas cada vez que se abre una licitación. Para poder evaluar si un contratista tiene competencias, se pueden usar los siguientes criterios⁴⁵:

- probar la experiencia en el mismo tipo de trabajo;
- referencias de clientes anteriores contrastables;
- estadísticas de accidentes / mala salud;
- pruebas de cualificaciones;
- habilidades y formación continua;
- pruebas de formación sobre salud y seguridad;
- evaluaciones de riesgos y declaraciones de los métodos para el trabajo que debe llevarse a cabo; y
- una declaración de los criterios para la selección de subcontratistas.

Una vez se hayan establecido los requisitos, estos deberán seguirse. Esto mismo queda demostrado por la experiencia presentada en un estudio sobre el proceso de contratación en el sector de la construcción. El estudio demuestra que, pese a que los encargados de realizar compras de bienes y servicios pueden estar familiarizados con el establecimiento de requisitos contractuales en materia de seguridad y salud, éstos se implican menos en la supervisión del cumplimiento o del

⁴⁴ EU OSHA [2012] Promoting Occupational Safety and Health through the Supply Chain.

⁴⁵ National Health Service, Working with Contractors, Scottish Centre for Healthy Working Lives, 2011. Disponible en: <http://www.healthyworkinglives.com/advice/employeeissues/working-with-contractors.aspx>. Mencionado en EU OSHA [2012] Promoting Occupational Safety and Health through the Supply Chain

compromiso tras completar la revisión de dichos acuerdos⁴⁶

La literatura científica señala que la eficacia de dichos planes de certificación está asociada a:

- Las disposiciones que crean para supervisar el cumplimiento;
- El grado en que las organizaciones firmantes se comprometen para implementar acuerdos para un control interno eficaz y para realizar auditorías;
- El alcance al que se someten dichas organizaciones a un escrutinio externo⁴⁷.

Todo ello podría funcionar como una guía para establecer un registro de certificaciones para la seguridad vial en el trabajo, tanto por parte de las entidades públicas como del sector privado.

2.5 Planes nacionales de certificación: ¿ha llegado la hora de un enfoque de ámbito europeo?

Existen varios países que disponen de planes de certificación voluntarios para contratistas. A continuación mencionamos algunos de ellos a modo de ejemplo que han sido establecidos por asociaciones nacionales o regionales del sector en el ámbito comunitario. Estos planes difieren en cuanto a sus procedimientos y especificaciones técnicas, pero todos se basan en un enfoque de empresa a empresa y comparten los mismos objetivos, que son básicamente los de facilitar la selección de contratistas seguros y garantizar unas prácticas laborales seguras⁴⁸

Cuanto mayor sea el número de mercancías que cruzan los Estados Miembros de la UE, mayor será el interés para implementar un plan de certificaciones a nivel europeo. Ya existe una plataforma europea de consejos de administración en los planes de certificación de contratistas seguros en Países Bajos, Bélgica, Francia, Alemania y Austria⁴⁹. Esta plataforma examina cómo se puede mejorar la colaboración y tiene en cuenta a este respecto el desarrollo de una norma internacional y armonizada en materia de gestión de la seguridad, la salud y las cuestiones medioambientales entre las principales organizaciones y sus (cadenas de) contratistas. El objetivo principal de este enfoque sería el de establecer los criterios para un reconocimiento mutuo de los diferentes sistemas de certificación de contratistas a nivel nacional.



Ejemplo: lista de verificación para la certificación, Bélgica

En Bélgica, la legislación establece que las organizaciones se valgan de contratistas que cumplan con las leyes de seguridad y salud ocupacional. Hay dos sistemas principales en Bélgica para la certificación de contratistas: la Veligheids Checklist Annemers (VCA), que es una lista de verificación desarrollada originalmente para los subcontratistas de trabajos de alto riesgo en el sector petroquímico, cuyo uso se ha extendido al resto de sectores; en segundo lugar, está el sistema más general BeSaCC (Lista belga de criterios de seguridad para contratistas), desarrollado por la Federación de Empresas Belgas⁵⁰

⁴⁶ Construction Confederation. Health and Safety in public procurement: survey results. London Construction Confederation 2005 in Walters, D. & James, P. [2012] Understanding the Role of Supply Chains in Influencing Health and Safety at Work.

⁴⁷ Walters, D. & James, P. [2012] Understanding the Role of Supply Chains in Influencing Health and Safety at Work.

⁴⁸ EU OSHA [2012] Promoting Occupational Safety and Health through the Supply Chain.

⁴⁹ Entrevista con BeSaCC-VCA, miembro de la plataforma europea en 2011, mencionado en EU OSHA [2012] Promoting Occupational Safety and Health through the Supply Chain.

⁵⁰ Walters, D. & James, P. [2012] Understanding the Role of Supply Chains in Influencing Health and Safety at

Ejemplo: Certificado europeo de seguridad para Contratistas

El Certificado europeo de seguridad para Contratistas (SCC, por sus siglas en inglés), introducido hace 15 años, es un ejemplo de influencia de la cadena de suministro sobre los contratistas proveedores de grandes empresas para evaluar y certificar sus sistemas de gestión de salud, seguridad y medio ambiente.

Este certificado evalúa el rendimiento del contratista en materia de seguridad, salud y protección medioambiental mediante la implementación de las mejores prácticas acordadas y probadas por el sector que se han especificado en una lista de verificación. Si el contratista cumple con las normas solicitadas, podrá obtener un certificado SCC. Un elemento importante del plan de SCC es el requisito de demostrar de forma clara que los empleados han recibido formación sobre salud y seguridad ocupacional⁵¹. Como resultado de su implementación, se han registrado mejoras importantes⁵². También existe una versión para pymes, que se utiliza y está acreditada en Países Bajos, Bélgica, Alemania y Austria. El sistema de SCC está gestionado por una fundación independiente, la Foundation Cooperation for Safety, de la que forman parte los representantes de todas las partes y varios actores implicados en el sistema de SCC.



Ejemplo: Systole (Suecia)

En Suecia, los cinco compradores de material de transporte principales y la Swedish Transport Administration han desarrollado una herramienta de licitaciones denominada "Systole", que sirve de centro de encuentro para propietarios de bienes y organizaciones de transporte que valoran la sostenibilidad y la seguridad. Esta plataforma permite un diálogo continuo durante los plazos de los contratos y permite a los operadores de transporte proporcionar soluciones a la empresa.

Asimismo, la herramienta permite la evaluación "en directo" de los operadores de transporte y la comunicación de requisitos a largo plazo. Entre los requisitos de seguridad se incluye la velocidad como criterio específico. El objetivo es que la "velocidad se pueda adaptar a las circunstancias prevalecientes y nunca exceda la que establecen las normativas correspondientes". Para lograr este objetivo, se han establecido siete requisitos, entre los cuales se encuentran: el de desarrollar procedimientos para la planificación y calendarización que tengan en cuenta los límites de velocidad y las condiciones del tráfico; desarrollar procedimientos para supervisar e informar sobre lo anterior; tener apoyo técnico para mantener el límite de velocidad en todos los vehículos; y, finalmente, apoyo técnico para el seguimiento de la superación del límite de velocidad en los vehículos⁵³

También en Suecia, el trío formado por la Sociedad Sueca para la Conservación de la Naturaleza (SSNC), la Landsorganisationen (LO, organización central de 16 sindicatos) y la Sociedad Nacional para la Seguridad Vial ha desarrollado un sistema de evaluación y un manual para compradores de servicios de transporte⁵⁴. El objetivo del sistema es influir en los compradores para que incluyan los aspectos relacionados con el entorno laboral, la seguridad vial y el medio ambiente en sus acuerdos de adquisición y de niveles de servicios. Se trata de otro modelo que podrían usar los compradores de servicios de transporte para implicar a sus proveedores en materia de seguridad vial.

Work.

⁵¹ EU OSHA (2012) Promoting Occupational Safety and Health through the Supply Chain.

⁵² European Agency for Safety and Health at Work (ed.)(2001) Recognition Scheme in Occupational Safety and Health Report 308, cited in Walters, D. & James, P. (2012) Understanding the Role of Supply Chains in Influencing Health and Safety at Work.

⁵³ PREEM (2010) presentation to ETSC-Future Directions in Speed Management. <http://www.shlow.eu/documents/Preem%20presentation.pdf>

⁵⁴ www.q3.se/arkiv/Systemhandboken_eng.pdf

Parte 3. IMPLEMENTACIÓN DE REQUISITOS EN LA CADENA DE SUMINISTRO REFERENTES A VEHÍCULOS, CONDUCTORES, OPERACIONES Y GESTIÓN

Los gestores que deseen adjudicar un nuevo contrato deberían tener en cuenta la seguridad de la flota de vehículos que emplearán, el cumplimiento de los requisitos sobre formación de conductores, cómo gestiona la empresa el riesgo y, finalmente, la seguridad de las operaciones en carretera. Este apartado proporciona información sobre los motivos por los que la seguridad de los vehículos, la formación de conductores, la planificación de trayectos y la gestión de los riesgos en general son criterios que deberían incluirse a la hora de buscar nuevos socios y de adjudicar nuevos contratos. Hemos desarrollado una lista de verificación en el Anexo para que sirva como guía para las organizaciones sobre los requisitos mínimos.

3.1 Solicitud de niveles y requisitos de seguridad para los vehículos a la hora de adjudicar contratos

Los vehículos influyen enormemente en la seguridad vial. Como tal, la selección de vehículos debería requerir la máxima atención en la estrategia de gestión de riesgos ocupacionales de cualquier empresa, siendo la seguridad un criterio clave para la contratación.



Desde un punto de vista social, cabe mencionar que los registros de vehículos de empresa representaban en 2008 el 50,5% de los 11,6 millones de vehículos de pasajeros registrados en los 18 Estados Miembros de la UE⁵⁵. Estos vehículos normalmente se venden a compradores privados al cabo de unos pocos años. Por tanto, se puede acelerar la adopción de tecnologías de seguridad en los vehículos de la UE simplemente haciendo entender a los compradores de flotas que deberían solicitar dicha seguridad⁵⁶

La norma internacional ISO 39001 sobre gestión de la seguridad vial establece cómo las organizaciones pueden influir en la seguridad vial a través de la selección de vehículos, destacando cuatro áreas en las que se puede apreciar su impacto. Estas áreas son las siguientes:



- Protección de los pasajeros en caso de accidente
- La capacidad de evitar o mitigar accidentes
- El nivel de protección que aporta el vehículo a los usuarios viales desprotegidos
- La compatibilidad del vehículo con otros vehículos⁵⁷

Estos aspectos deben tenerse en cuenta a la hora de abastecerse en el contexto de la naturaleza de la actividad económica y el tipo de vehículo necesario. Las

⁵⁵ No obstante, la representación de los vehículos de empresa en el registro total varía en función de los países. El más bajo se registra en Grecia (24%), mientras que el más alto se registra en Alemania (60%).

⁵⁶ Haworth, N., Tingvall, C. and Kowadlo, N. (2000) Review of best practice fleet safety initiatives in the corporate and/or business environment (Report No. 166). Melbourne: Monash University Accident Research Centre, 2000 <http://www.monash.edu.au/miri/research/reports/muarc166.pdf>

⁵⁷ Norma internacional ISO 39001, (2012) Sistemas de gestión de la seguridad vial - Requisitos con directrices para su uso.

Conclusiones sobre una evaluación de riesgos deben asistir en este proceso y ayudar a las organizaciones a identificar el tipo de vehículo y las especificaciones más adecuados

La tabla siguiente enumera una variedad de tecnologías o medidas que las empresas pueden tener en cuenta en el contexto de los riesgos viales a los que se enfrentan.



	Pasivas (protegen automáticamente al conductor)	Activas (implican la participación del conductor)
Acciones proactivas principales para evitar accidentes	Limitador de velocidad /asistencia inteligente para limitar la velocidad	Control de crucero
	Sistema de control de estabilidad electrónico (ESC)	Sistema de freno antibloqueo (ABS)
	Luces encendidas durante el día	Uso de luces encendidas durante el día
	Color visible	Luces de freno en el centro superior de la luna posterior
	Bloqueo de encendido de motor en caso de alcoholemia	Política y verificación de consumo de alcohol
	Comprobación automática/inflado de neumáticos	Política de verificación de neumáticos
	Asientos más fuertes/seguros	Ajuste de asiento ergonómico
	Confiscación de teléfonos móviles	Prohibición de uso de teléfono móvil
	Control automático de ventilación	Aire acondicionado
	Frenos automáticos de marcha atrás	Dispositivos y cámaras de aviso de marcha atrás
Control de vehículo EDR	Informe al conductor de accidente próximo	
Acciones reactivas / secundarias	Airbag con protección lateral/cabeza	
	Recordatorio/bloqueo de arranque por cinturón de seguridad. Vehículo resistente a colisiones	Cinturones de seguridad delanteros y traseros
	Vehículo más pesado	Uso de cinturón de seguridad
	Protección contra latigazos cervicales	Solidez y facilidad de apertura de puertas
	Zonas de aplastamiento y cabinas de pasajeros reforzada	Colocación de protectores de asiento y cabeza
	Barrera de separación de pasajeros/protección de carga	Protecciones para niños
	Protección ante impactos laterales y frontales	Equipo de seguridad ante incendios
	EDR con caja de registro de accidentes, cámaras delantera y trasera y acelerómetros	

Los operadores de grandes flotas pueden influir en el mercado mediante el uso de su gran poder de compra/consumo para señalar qué tipo de vehículos y equipos crean tendencia en el mercado. Por ejemplo, en Reino Unido Ford cambió su furgoneta Transit para cumplir con los requisitos de uno de sus mayores compradores: British Telecom. El sector del automóvil ya ha empezado a responder ante este cambio mediante la comercialización de vehículos como la “furgoneta segura”, que incluye las últimas características de seguridad en sus vehículos más modernos⁵⁸. Se trata de otro ejemplo de una sinergia útil que, en este caso,

⁵⁸ DaCoTA (2012) Integration of Road Safety in Other Policy Areas: Synergies and Conflicts, Deliverable 4.8i of the EC FP7 project DaCoTA



ha dado como resultado la integración de la seguridad en las políticas de compra.

Ejemplo: Instituto Belga para la Seguridad Vial

El Instituto Belga para la Seguridad Vial fue la primera organización belga que consiguió el certificado de la norma ISO 39001. Como parte del sistema de la ISO 39001, el instituto implementó un procedimiento para adquirir todos sus vehículos, incluidas las bicicletas. Como parte de los requisitos que deben cumplir los coches, el instituto obliga a que los vehículos tengan una puntuación mínima de 4 estrellas con etiqueta Euro NCAP, que sean de color blanco o claro y que incluyan una etiqueta conforme son respetuosos con el medio ambiente (consultar también <http://www.ecoscore.be/en/search>). Para los vehículos más pesados, como las furgonetas, el instituto requiere que la carrocería y los amarres sean lo suficientemente resistentes. Asimismo, deben incluir los puntos de amarre suficientes para poder asegurar varios tipos de carga. Finalmente, en cuanto a los vehículos específicos, también se requiere que incluyan cámaras (en la parte trasera y lateral del vehículo) y bloqueo de arranque del motor en caso de consumo de alcohol.

Transport for London

Ejemplo: requisitos para vehículos en los contratos sobre riesgos viales en el trabajo de Transport for London (TfL)

TfL ha trabajado con el sector del transporte para determinar las buenas prácticas existentes y para aplicar los requisitos para los vehículos en toda la cadena de suministro. Entre estos requisitos se encuentran los siguientes:

- Señalización de advertencia para usuarios viales vulnerables.
- Protección lateral inferior a ambos lados.
- Alerta sonora para los vehículos que giran a la izquierda.
- Puntos ciegos frontales, laterales y traseros minimizados todo lo posible a través de un ayuda para la visualización directa e indirecta, como por ejemplo espejos de clase VI y alertas sonoras para el conductor.

3.2 Requisitos para la seguridad del conductor: formación y contratación



La formación y contratación de conductores también debería integrarse a la hora de decir la compra de un vehículo. Esto es especialmente importante en los casos donde el servicio proporcionado consiste mayoritariamente en actividades de conducción, pero también cuando la conducción se desarrolla en una zona con muchos usuarios viales vulnerables (en cuyo caso puede ser necesario proporcionar una formación específica).

Hay un requisito para la instrucción, información y formación obligatorias sobre aspectos relacionados con la salud y seguridad ocupacional (Artículo 12 de la Directiva Marco 89/391/CEE). Debe llevarse a cabo un proceso de evaluación de riesgos para así determinar cuál es la formación adicional sobre seguridad vial que necesitan los conductores. Lo ideal es impartir esta formación durante el proceso de iniciación y también más adelante de forma periódica durante el contrato, según se considere oportuno en base a la evaluación y el control de riesgos. Independientemente del tipo y del nivel de formación escogidos, siempre deberían basarse en un análisis de las necesidades. Indudablemente, la formación de los conductores puede ser una herramienta de gran importancia a la hora de reducir los riesgos viales en el trabajo.

Se debe prestar mucha atención al identificar las organizaciones en las que las

habilidades de conducción son una parte del paquete general que también forman a conductores para que sean conscientes de los riesgos y sepan cómo evitar situaciones arriesgadas. Entre los factores clave en materia de contratación y formación de conductores se incluyen las habilidades de conducción, la salud y el bienestar, el estilo de vida, la actitud, el conocimiento, la percepción de los riesgos, la atención al detalle, la coordinación entre manos y vista, la concentración, la anticipación y la observación⁵⁹. Evidentemente, los factores que afectan a la seguridad también deben formar parte de la cultura de la contratación, adjudicando contratos a aquellos proveedores que vayan incluso más allá de los requisitos mínimos.

Ejemplo: cláusulas contractuales sobre riesgos viales en el trabajo de Transport for London (TfL) - Requisitos para conductores

Las cláusulas en materia de riesgos viales en el trabajo de TfL se aseguran de que los conductores tengan:



- Permiso de conducir válido para el vehículo que van a conducir, cuya validez se puede comprobar periódicamente contra la base de datos de la DVLA (agencia sobre permisos de conducción y conductores) para verificar las posibles multas o condenas.
- Prueba de haber asistido y aprobado la formación progresiva que abarque concretamente la seguridad de los usuarios viales vulnerables y el uso del equipo de seguridad.

Con el objetivo de cumplir con el requisito de formación progresiva, TfL ha desarrollado cursos de Conducción Urbana Segura para formar a los conductores en materia de seguridad de usuarios viales. Estos cursos incluyen un módulo práctico de ciclismo en carretera, que aporta a los conductores la experiencia en primera persona que supone sentirte un usuario vulnerable en una carretera urbana congestionada. Entre 2012 y 2015, cerca de 20.000 conductores asistieron a este curso de formación.

El estrés y la fatiga de un conductor también pueden afectar al tipo de conducción y ruta que elige el conductor, y debería tenerse en cuenta a la hora de elegir a un nuevo proveedor y de establecer los tiempos de las entregas, así como las horas máximas de conducción.

3.3 Gestión del trayecto / regulación del tráfico: planificación de operaciones de conducción

Saber que la organización encargada de cumplir con un contrato gestiona los trayectos de los conductores y planifica la ruta por adelantado para las entregas y otras actividades de conducción, no solamente garantizará al contratista que las actividades se realizarán conforme a los requisitos, sino que también reducirá el riesgo de cara a sus conductores.

La planificación y gestión de trayectos juega un papel crucial en las estadísticas de riesgos viales en el trabajo. Por ello, debería incluirse medidas preventivas en este aspecto en la estrategia de compras de cualquier empresa. La planificación de trayectos también aporta mayor eficacia, que supone una ventaja para nuestro argumento comercial. Es vital poder garantizar que la planificación de trayectos, las distancias y los horarios dan tiempo suficiente a los conductores para finalizar sus trayectos (incluidas las paradas para entregas, descansos y condiciones meteorológicas y de tráfico previsibles) a una velocidad segura y sin necesidad de tener que superar el límite de velocidad.

El responsable de la planificación o calendarización de trayectos (el operador de

⁵⁹ Murray, W., Pratt, S., Hingston, J. & Dubens, E., (2009) Promoting Global Initiatives for Occupational Road Safety: Review of Occupational Road Safety Worldwide



transportes) tiene el deber de tener en cuenta todos los factores anteriores. Con una mejor planificación de la logística, las organizaciones podrían introducir la “disminución de la velocidad del transporte” y más margen de tiempo en la cadena de suministro. Así, los conductores se liberan de la presión del tiempo y se pueden concentrar más en aspectos como la seguridad o el ahorro de combustible. Las organizaciones que contraten servicios deberían pensar los aspectos relacionados con la seguridad a la hora de definir los tiempos de entrega de las mercancías.

La planificación de trayectos también es vital para la gestión de la fatiga (consultar el informe del ETSC sobre la fatiga⁶⁰). Es crucial que las organizaciones calculen los tiempos de descanso adecuados y las noches de alojamiento. Por ejemplo, el software de planificación de trayectos se puede usar para optimizar el viaje. La planificación de rutas podría identificar y evaluar aspectos tales como el terreno y la infraestructura. Las condiciones del tráfico (que pueden variar en función de la hora del día) también deberían tenerse en cuenta. Asimismo, las condiciones climatológicas y relacionadas con las estaciones del año (como las horas de sol) también son aspectos que deben tenerse en cuenta a la hora de elegir la ruta. El estrés y la fatiga de un conductor también pueden afectar al tipo de conducción y ruta que elige el conductor, y debería tenerse en cuenta a la hora de elegir a un nuevo proveedor y de establecer los tiempos de las entregas, así como las horas máximas de conducción.

Ejemplo: las ciudades como compradores responsables en Europa (CARPE)

El ejemplo de las ciudades que actúan como compradoras que incluyen criterios sociales y medioambientales en sus prácticas habituales de contratación también podría ser una fuente de inspiración para desarrollar un plan similar que integre criterios de seguridad en los vehículos.

El proyecto europeo CARPE reunió a 12 ciudades para analizar las oportunidades que había para adoptar criterios sociales y medioambientales en sus prácticas de compra⁶¹. La Guía CARPE para realizar compras de forma responsable estudia, entre otros aspectos, cómo se pueden proteger las condiciones laborales a través de contratos públicos:

- Las especificaciones técnicas pueden detallar que deben cumplirse las normativas en materia de salud y seguridad por contrato.
- Las entidades públicas pueden usar criterios de selección para descartar a las organizaciones que no cumplan con la legislación en materia de protección de sus empleados.
- Hacer una evaluación (con criterios de adjudicación) de la calidad del cumplimiento del contrato, que a menudo está muy relacionada con la motivación del personal y las condiciones laborales.
- En las condiciones de cumplimiento del contrato, las entidades compradoras pueden destacar que el proveedor está obligado a adherirse a los estándares sociales.

3.4 Normas mínimas para diferentes sectores

Las organizaciones y compradores deben asegurarse de que se aplican los es-

⁶⁰ http://archive.etsc.eu/documents/Report7_final.pdf.

⁶¹ <http://www.eurocities.eu/carpe-net> cited in EU OSHA (2012) Promoting Occupational Safety and Health through the Supply Chain.

tándares de seguridad y salud más elevados a lo largo de toda la cadena de suministro. No obstante, los riesgos y oportunidades son muy distintos en función del tipo de empresa. Por ejemplo, las empresas constructoras tendrán requisitos diferentes de aquellas que realizan entregas a domicilio. El punto común es garantizar que no se trata de un requisito opcional la aplicación de normativas sobre salud y seguridad. Lo que es importante en todos los contextos es que las organizaciones conozcan su sector y sean perfectamente conscientes de dichos riesgos.

Ejemplo: una iniciativa en base a cada sector



El sector de la construcción en Reino Unido, a través de sus compras, gestiona los riesgos viales en el trabajo en base a la Norma sobre Logística de la Construcción y Seguridad de Ciclistas (CLOCS, por sus siglas en inglés), desarrollada en colaboración con TfL y alineada con los requisitos sobre riesgos en carretera a nivel laboral. La norma CLOCS se ha implementado a través del proceso de contratación, permitiendo que los clientes del sector exijan mejoras en la seguridad vial a lo largo de sus respectivas cadenas de suministro.

El movimiento CLOCS se inició en Londres como respuesta a las muertes de ciclistas en la capital, con el deseo de que el sector de la construcción tomara medidas para reducir el riesgo que suponen sus vehículos para los ciclistas y otros usuarios viales vulnerables.

Desde entonces se ha convertido en un movimiento nacional y tanto los contratistas como los operadores han sabido ver el valor que supone disponer de una norma coherente que pueden aplicar en todas sus flotas y cadenas de suministro. Hasta la fecha, cerca de 30 clientes del sector de la construcción se han unido a la estrategia de implementar la Norma en sus respectivas cadenas de suministro.

Ejemplo: el Foro Sueco para el Transporte Sostenible - Manual para contrataciones de transporte de grandes cargas

Como complemento a los requisitos especificados por el Ministerio de Transportes de Suecia para la calidad del transporte por carretera (que incluye una reducción de las emisiones de dióxido de carbono, reducción de las emisiones de sustancias tóxicas, aumento del uso de los cinturones, aumento del uso compartido de vehículos seguros, velocidad adaptada y conductores sobrios que no consuman drogas), el Foro Sueco para el Transporte Sostenible ha desarrollado un sistema de evaluación y manual⁶² para compradores de servicios de transporte especialmente diseñado para la contratación del transporte de cargas pesadas (pero no exclusivo para este sector). El manual establece los criterios y un mecanismo de evaluación basado en puntos para que lo tengan en cuenta los compradores de servicios de transporte a la hora de buscar nuevos socios. Según este sistema, el comprador debería mirar primero si el contratista puede probar que cumple algunos requisitos básicos:

- Requisitos previos generales (permisos de tráfico...)
- No estar en estado de insolvencia / concurso acreedores
- No saturación

Las tres áreas de evaluación (entorno laboral, seguridad del tráfico y medio ambiente) están formadas por tres áreas de criterios, respectivamente. Cada área

⁶² The Quality Three System, The Manual 2005-2007, disponible en: http://www.q3.se/arkiv/Systemhandboken_eng.pdf

incluye tres criterios con puntos. Por tanto, hay 9 criterios en cada área de evaluación (27 en total), tal como se muestra en la siguiente tabla⁶³

1 Entorno laboral	2 Seguridad del tráfico	3 Medio ambiente
1.1 Presión laboral	2.1 Velocidad	3.1. Contaminación
Planificación de horarios de conducción y descansos	Política de seguridad del tráfico	Política medioambiental y registro
Control de horarios de conducción y descanso	Control de la velocidad	Consumo de combustible, objetivos, plan de acción
Asistencia sanitaria de empresa y planificación	Programa de acciones y funciones de apoyo	Vehículos (almacenaje, adaptación medioambiental)
1.2 Ergonomía	2.2 Vehículos seguros	3.2 Uso más eficaz del combustible
Medidas de prevención de lesiones	Equipo de seguridad	Apoyo en el aprendizaje
Prevención activa	Uso y supervisión	Apoyo en el aprendizaje, información y seguimiento
Carga y descarga de mercancías	Sistemas de soporte y equipo de seguridad	Sistemas de soporte para menor consumo de combustible
1.3 Gestión sistemática del entorno laboral	2.3 Alcohol y drogas	3.3 Emisiones perjudiciales
Esfuerzos preliminares en entorno y política laboral	Política sobre alcohol y drogas	Plan de mantenimiento y lista de prod. químicos
Trabajo documentado y sistemático sobre entorno laboral	Tests de alcohol y drogas	Selección de productos y acuerdos de servicios
Mejora continua del entorno laboral	Sistemas de apoyo, sistemas de bloqueo por consumo de alcohol	Limpieza y mantenimiento de los vehículos

3.5 Recomendaciones



RECOMENDACIONES PARA GESTORES DEL PROCESO DE CONTRATACIÓN

- Identificar el cumplimiento de la legalidad y las ventajas económicas de la integración de la seguridad vial en el entorno laboral.
- Desarrollar estructuras para realizar evaluaciones conjuntas de riesgos entre el cliente y el contratista, teniendo en cuenta la seguridad vial en el trabajo.
- Las grandes empresas deberían pensar en asociarse para apoyar a las pymes en la aplicación de requisitos de seguridad.
- Establecer planes de certificación para contratistas en materia de seguridad vial en el trabajo.
- Aplicar requisitos de seguridad vial en el trabajo a las flotas y aplicarlos a la política de contratación privada.
- La externalización debería basarse en una relación estrecha entre el cliente y los (sub)contratistas, valiéndose de la comunicación y traspaso de información⁶⁴

⁶³ En este manual (en inglés) aparecen cuestiones específicas y directrices sobre cómo puntuar los criterios, incluyendo un modelo de acuerdo de arbitraje entre el comprador del transporte y el contratista

⁶⁴ EU OSHA (2012) Promoting Occupational Safety and Health through the Supply Chain

- Los encargados de la contratación deberían seleccionar a “contratistas seguros” en función de una sólida estrategia de contratación que tenga en cuenta quién aporta mayor valor en lugar del mejor precio⁶⁵
- La empresa cliente, los (sub)contratistas y los trabajadores deberían combinar sus esfuerzos para buscar las mejores soluciones que garanticen un rendimiento adecuado y una seguridad en las tareas externalizadas⁶⁶
- Los contratos de externalización deberían incluir información sobre los posibles peligros y las medidas que se han tomado para eliminarlos o limitarlos⁶⁷
- La certificación de terceros debería usarse para evaluar, certificar y garantizar el rendimiento y las competencias de individuos (trabajadores) u organizaciones (contratistas y los que trabajan para ellos, los subcontratistas), con respecto a la salud y seguridad ocupacional (y a la seguridad vial en el trabajo)⁶⁸
- Para minimizar el riesgo y reducir la probabilidad de accidentes en rutas de y hasta lugares e instalaciones, los operadores de flotas deberían asegurarse de que cualquier ruta de transporte hacia los lugares o premisas especificados por los clientes cumplen con las normativas, salvo que se indique lo contrario.
- Los gestores y encargados de cumplimiento deberían comprobar que todos los criterios se han cumplido antes de que los vehículos de gran tonelaje puedan entrar en un lugar en construcción mediante la verificación de los operadores de los vehículos, de los vehículos y de los conductores.



RECOMENDACIONES PARA LA UNIÓN EUROPEA

- Incluir a “trabajadores seguros” en la cláusula social de la legislación 2014/24/UE.
- Desarrollar una guía específica para integrar la seguridad vial a nivel laboral en el proceso de contratación pública.
- Aconsejar a las autoridades nacionales que establezcan planes de certificación para contratistas en materia de seguridad vial en el trabajo.
- Crear un Plan de contratistas seguros certificados a nivel europeo que incluya seguridad vial en el trabajo.
- Ampliar la responsabilidad, la gestión adecuada de los riesgos y las medidas preventivas a lo largo de toda la cadena de suministro de la contratación dentro de la UE.
- Invitar al Grupo Europeo de Alto Nivel para la Seguridad Vial a que tenga en cuenta los incentivos nacionales para integrar un proceso de contratación con requisitos de seguridad.

⁶⁵ Ibid

⁶⁶ Ibid

⁶⁷ Ibid

⁶⁸ Ibid



RECOMENDACIONES PARA LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA UE

- Para poder hacer cumplir las regulaciones sobre salud y seguridad ocupacional (y sus implicaciones en la seguridad vial), y ponerlas en práctica de forma efectiva, en concreto respecto a las pymes, deberían desarrollarse guías adicionales no reglamentarias y ofrecer apoyo al respecto⁶⁹.
- Fomentar la coordinación entre la salud y seguridad ocupacional, la seguridad vial y las autoridades nacionales encargadas de realizar compras, en lo que respecta a las estrategias sobre cómo integrar los requisitos sobre seguridad vial a nivel laboral en el proceso de contratación.
- Aplicar los requisitos de seguridad vial a nivel laboral en las propias flotas y añadirlos a la gestión de flotas públicas y a los contratos de servicios de contratación pública.
- Aumentar los esfuerzos para estimular, incentivar y hacer cumplir una normativa de compras que incluya los requisitos sobre seguridad vial⁷⁰
- Establecer un servicio de certificación centralizado incluya a los proveedores que cumplan con los deberes legales en materia de gestión de los riesgos viales en el trabajo o que dispongan de políticas para un trabajo seguro.

⁶⁹ Ibid

⁷⁰ Ibid

Anexo

ANÁLISIS DE LAS DESVIACIONES EN EL RIESGO DE LAS FLOTAS PARA SU USO EN EL PROCESO DE CONTRATACIÓN

Adaptado de la herramienta de análisis de las desviaciones para la gestión de los riesgos en flotas a motor de sistemas de conducción interactivos, disponible gratuitamente en formato interactivo en: www.fleetsafetybenchmarking.net.

1. POLÍTICA DE SEGURIDAD DE LA FLOTA, SALUD Y MEDIO AMBIENTE		Cumple los criterios	
1.	La empresa dispone de una política integral sobre seguridad, salud y medio ambiente con respecto a la flota, firmada por el director ejecutivo/gerente.	SÍ	NO
2.	Se conoce perfectamente la política y estrategia de seguridad, salud y medio ambiente con respecto a la flota y se ha aplicado a todos los empleados y contratistas en todo momento	SÍ	NO
3.	La estrategia de seguridad, salud y medio ambiente con respecto a la flota se ha incorporado a los procesos, procedimientos e instrucciones laborales de las actividades diarias.	SÍ	NO
4.	La política y estrategia de seguridad, salud y medio ambiente con respecto a la flota se ha revisado, auditado y comparado en base a unos indicadores establecidos y actualizados, como mínimo, de forma anual.	SÍ	NO
5.	Llevan a cabo "evaluaciones de riesgos" anuales a nivel corporativo, directivo, de conductores, de trayectos y de vehículos, para analizar todos los aspectos de la actividad.	SÍ	NO
6.	El proceso de la política y estrategia de seguridad, salud y medio ambiente con respecto a la flota y los objetivos basados en resultados se incorporan en el informe anual de rendimiento de cada gestor, contratista y subcontratista.	SÍ	NO
2. LIDERAZGO Y CULTURA EMPRESARIALES		Cumple los criterios	
7.	Están comprometidos con una "cultura" de mejora continua y cero lesiones, cero daños en activos y cero daños medioambientales en toda la empresa y la cadena de suministro	SÍ	NO
8.	Los gestores, supervisores y líderes de equipo que existen en todos los niveles de la empresa "predican" con el ejemplo y se valen de cualquier oportunidad para hacer cumplir el protocolo de seguridad, salud y medio ambiente	SÍ	NO
9.	Cada empleado de la empresa se ha comprometido a hacerse responsable de su propia seguridad y salud, así como de su actuación con respecto al medio ambiente.	SÍ	NO
10.	Tienen una "cultura" que anima a los empleados y contratistas a aceptar una evaluación sobre su propio rendimiento en materia de seguridad, y a aceptar formación y directrices para reducir la exposición a los riesgos en cuanto a la conducción con fines laborales.	SÍ	NO

11.	La empresa “investiga y evalúa continuamente” los métodos y procesos que mejoran la seguridad de los empleados, de los contratistas y subcontratistas, así como de los miembros de las comunidades en las que desarrollan su actividad.	SÍ	NO
12.	Cumplen plenamente con todos los requisitos legales correspondientes (incluidos los referentes al transporte, la seguridad, la salud, el medio ambiente y los requisitos empresariales) en las jurisdicciones en las que requieren que los empleados y/o contratistas realicen tareas de conducción con fines laborales.	SÍ	NO
3. GESTIÓN DEL TRAYECTO Y LA MOVILIDAD		Cumple los criterios	
13.	La empresa ha implementado una detallada estrategia de “planificación de optimización de trayectos y viajes” que abarca tanto la conducción como los viajes con fines laborales	SÍ	NO
14.	Las “evaluaciones de riesgo” se llevan a cabo y se revisan todos los riesgos relacionados con los trayectos a nivel organizativo, de gestión, de empleados y de contratistas	SÍ	NO
15.	Las políticas y procedimientos sobre gestión de la seguridad, salud y medio ambiente de la flota permiten que haya tiempo suficiente para completar los trayectos de forma segura y eficaz en todo momento.	SÍ	NO
4. CONTRATACIÓN, SELECCIÓN E INICIACIÓN/ORIENTACIÓN DE CONDUCTORES		Cumple los criterios	
16.	Disponen de “políticas y procedimientos sobre contratación y selección de personal”.	SÍ	NO
17.	Los “procedimientos de contratación y selección de personal” evalúan la actitud madura y calmada de todos los candidatos que conducirán con fines laborales, así como su estado de salud, el historial de conducción segura y el de consumo eficaz de combustible durante los últimos tres años	SÍ	NO
18.	Los “procedimientos de iniciación/orientación y de formación” integrales requieren que los nuevos empleados que realizarán tareas de conducción con fines laborales aprueben una “evaluación de conocimientos” sobre políticas y directrices de seguridad vial durante su período de prueba.	SÍ	NO
5. BIENESTAR DEL CONDUCTOR		Cumple los criterios	
19.	La empresa dispone de un programa adecuado de “bienestar” para los empleados nuevos y existentes que deban conducir con fines laborales, que abarca temas como la salud, la dieta, la vista, el estrés, la gestión de la fatiga y el uso legal/ilegal de medicamentos, alcohol y teléfonos móviles	SÍ	NO
20.	Los vehículos que se seleccionan son “ergonómicos” para los conductores, minimizando así el riesgo de afecciones musculoesqueléticas; asimismo, los conductores reciben directrices sobre buenas posturas, sobre cómo sentarse correctamente y sobre la importancia de realizar descansos adecuados de seguridad/salud	SÍ	NO
6. SELECCIÓN, GESTIÓN, MANTENIMIENTO Y SEGURIDAD DE LOS VEHÍCULOS		Cumple los criterios	
21.	La empresa dispone de una política clara de “selección, asignación y sustitución de vehículos” que abarca normas sobre construcción del vehículo, conductores y seguridad del vehículo, consumo eficaz de combustible y rendimiento sobre el medio ambiente como elementos clave del coste integral del vehículo.	SÍ	NO

22.	La empresa desarrolla unos requisitos mínimos de seguridad para los vehículos propiedad de la empresa y para los de alquiler, para los de alquiler a corto plazo y para los vehículos privados cuyo uso tiene fines laborales.	SÍ	NO
23.	Disponen de políticas y procedimientos para fomentar que los conductores realicen "verificaciones de seguridad del vehículo" rutinarias y un mantenimiento planificado en base a las recomendaciones del fabricante.	SÍ	NO
7. SUPERVISIÓN DE LA SEGURIDAD, LA SALUD Y EL MEDIO AMBIENTE		Cumple los criterios	
24.	Se han implementado políticas y procesos claros para "informar, investigar, registrar, analizar y obtener información" sobre el rendimiento en materia de seguridad, salud y medio ambiente, (incluidos incidentes/accidentes, lesiones, uso de combustible y coste total de la propiedad) que se comunican a los gestores de forma mensual, trimestral o anual, así como a la dirección.	SÍ	NO
8. RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA (CSR)		Cumple los criterios	
25.	La empresa dispone de "iniciativas sobre seguridad, salud y medio ambiente relativas a las flotas" en su plan de responsabilidad social corporativa y en su plan empresarial	SÍ	NO
9. SEGURIDAD VIAL A NIVEL LABORAL EN LA COMUNIDAD		Cumple los criterios	
26.	Disponen de una "estrategia proactiva de comunicaciones" con una implicación activa en las iniciativas de seguridad y medioambientales de la comunidad local, así como de un proceso detallado de escalación "posterior a un accidente" para gestionar nuestra reputación y el proceso de aprendizaje de la comunidad	SÍ	NO
27.	Las respuestas proporcionadas anteriormente se aplican en toda la cadena de suministro de la empresa, incluidos los contratistas, subcontratistas y proveedores, los familiares y la comunidad más amplia en todas las rutas en las que operan	SÍ	NO

REFERENCIAS

Hasle, P. (2007) Outsourcing and employer responsibility: a case study of occupational health and safety in the Danish Public transport Sector. Industrial Relations.

Haworth, N., Tingvall, C., Kowadlo, N., (2000) Review of Best Practice Road Safety Initiatives in the Corporate and/or Business Environment, Report N. 166, Monash University, March 2000.

Kersley, B. et al (2006) Inside the workplace: Findings from the 2004 Workplace Employment Relations Survey.

Murray, W., (2012) Work-Related road safety business case: Societal, business, legal and cost factors.

Murray, W., Pratt, S., Hingston, J. & Dubens, E., (2009) Promoting Global Initiatives for Occupational Road Safety: Review of Occupational Road Safety Worldwide.

Netterstrom, B., Hansen, AM., (2000) Outsourcing and stress: physiological effects on bus drivers. Stress Medicine.

Seuring, S., Sarkis, J., Muller, M., Rao, P.,(2008) Sustainability and supply chain

management - An introduction to the special issue. Journal of Cleaner Production, Elsevier, Amsterdam.

Strand, I., Ramada, P., Canton, E., (2011) Public Procurement in Europe: Cost and Effectiveness. PricewaterhouseCoopers (PwC), London Economics and Ecorys. Study prepared for the European Commission.

Wallington, D., Murray, W., Darby, P., Raeside, R. & Ison, S., (2012) Work-Related Road Safety: Case Study of British Telecommunications. Paper presented at the 91st Annual Meeting of the Transportation Research Board, Washington, D.C., January 22-26, 2012.

Walters, D., James, P., (2012) Understanding the Role of Supply Chains in Influencing Health and Safety at Work.

Walters, D. and Wadsworth, E., (2012) The limits of influence: The role of supply chains in influencing health and safety management in two sectors. IOSH.

LEGISLACIÓN RELACIONADA

Directiva europea 2014/24/UE sobre compras a nivel público

Directiva del Consejo 89/391/CEE, de 12 de junio de 1989, relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud de los trabajadores en el trabajo.

Directiva 2006/22/CEE, Reglamento 484/2002, Directiva 2002/15/EC, Reglamento 561/2006, Reglamento 3821/85.

Comisión Europea (2008) Public Procurement for a Better Environment.

Norma internacional DRAFT ISO 39001 (2012) Sistemas de gestión de la seguridad vial - Requisitos con directrices para su uso.

INFORMES

Authority for the Supervision of Public Contracts (2010) The Comparative Survey on the National Public Procurement Systems across the PPN.

EUROCITIES Secretariat (2005) CARPE Guide to Responsible Procurement.

European Commission. Public Procurement Reform. Fact Sheet N°8: Social Aspects of the New Rules.

ETSC (2011) Preventing Road Accidents and Injuries for the Safety of Employees.

ETSC (2011) EU Social Rules and Heavy Goods Vehicle Drivers.

ETSC (2014) The Business Case for Managing Road Risk at Work.

ETSC (2012) Work Related Road Safety Management Programmes.

ETSC (2012) 6th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report.

ETSC (2010) Fit for Road Safety: From Risk Assessment to Driver Training.

ETSC (2011) Preventing Road Accidents and Injuries for the Safety of Employees, Factsheet 7.

European Road Safety Observatory (ERSO) (2006) Work-related road safety.

EU OSHA (2012) Promoting Occupational Safety and Health through the Supply Chain.

EU OSHA (2000) Occupational safety and health in marketing and procurement.

EU OSHA (2012) Promoting Occupational Safety and Health through the Supply Chain.

EU OSHA (2001) Recognition Scheme in Occupational Safety and Health Report 308.

European Commission (2011) Buying Social - A Guide to Taking Account of Social Considerations in Public Procurement.

European Commission (2011) Buying Green Handbook.

National Highway Traffic Safety Administration, What do traffic crashes cost ?

Road Safety Authority, Ireland (2013) Road Safety Strategy 2013-2020.

Road Safety Authority, Ireland, Chain of Responsibility for owners, operators, drivers and all users of road transport services.

Quality Three Organisation (2007) The Manual, The Quality Three System 2005-04-10 - 2007-12-31. SafetyNet (2009) Work-related road safety.

OTRAS REFERENCIAS

OiRA: herramientas gratuitas y sencillas para un proceso integral de la evaluación de riesgos. <http://osha.europa.eu/en/topics/riskassessment/guidance.pdf>.

Entrevista con BeSaCC-VCA, miembro de la plataforma europea, 2011 citado en EU OSHA (2012) Promoting Occupational Safety and Health through the Supply Chain.

PREEM (2010) presentation to ETSC-Future Directions in Speed Management <http://www.shlow.eu/documents/Preem%20presentation.pdf>.

Fundación
MAPFRE

