

### “Vivir en la carretera...”



Ya ha dado comienzo el verano, una época en la que por unos días, quien más y quien menos estamos deseando alejarnos de nuestro domicilio habitual, con el fin de romper con la rutina de todo el año. Cuántas veces en el trayecto que nos lleva a nuestro destino vacacional, y sobre todo en carreteras secundarias, nos hemos topado con un camión, un autobús, etc, que debido a sus características, terminan por crear grandes colas de vehículos, con el consiguiente malestar que esto puede generar a aquellos que tienen unas ganas tremendas de llegar a su destino. Sin embargo, nadie o casi nadie, se para a pensar cómo puede estar el o la profesional que se encuentra conduciendo dicho vehículo comercial.

Y es que los trabajadores y trabajadoras del transporte por carretera, bien sea de mercancías o de viajeros, están expuestos a unas condiciones de trabajo que por sus peculiaridades les llevan a soportar unos riesgos mayores si cabe, que a otros colectivos. Los transportistas se ven expuestos a situaciones en las que deben permanecer sentados, o adoptar posturas extenuantes o dolorosas durante periodos de tiempo prolongados, así como a jornadas de trabajo atípicas (turnos de noche y madrugada, en fines de semana, o de más de 10 horas diarias). Además, los conductores disponen de escasas oportunidades para llevar una alimentación saludable por la desorganización del régimen de comidas, o tomarse un descanso para hacer ejercicio cuando se encuentran en ruta. Por último, y como es de esperar, en este sector el equilibrio entre vida laboral y personal es poco favorable.

En este sentido, recientemente la Escuela de Medicina del Trabajo del Instituto Carlos III, en colaboración con Ibermutuamur y la Fundación Transforma, de la que forma parte CCOO, en una ronda de jornadas a nivel nacional han presentado los resultados de varios estudios de este colectivo, entre los que cabe destacar por ejemplo, que los conductores profesionales sufren más estrés que la media de trabajadores de otras profesiones, además en el caso de los conductores de autobuses el riesgo de carga mental es más alto y está

relacionado, sobre todo, con la atención al público. Asimismo, otra de las conclusiones ha sido que especialmente los que se dedican al transporte internacional de mercancías están expuestos a un trabajo con una exigencia física superior al conjunto medio de las profesiones. Por otra parte, se ha detectado que para este tipo de transporte, entre los 42 y los 48 años la salud de estos profesionales se deteriora en un porcentaje mucho mayor de la media, siendo una de las causas por las que muchos conductores abandonan definitivamente la profesión.

Por otra parte y en el capítulo de los daños que afectan a la salud de este colectivo, prevalecen los derivados de la accidentalidad ya que son las más frecuentes y las que revisten mayor gravedad, de hecho y según datos estadísticos la somnolencia y el cansancio constituyen la tercera causa de los accidentes en España, concretamente estas circunstancias están detrás del 25% de los accidentes registrados en la UE y del 40% de los accidentes mortales en las autopistas de EEUU. Estos datos forman parte de un trabajo pionero a nivel mundial que analiza desde distintos puntos de vista y durante un periodo prologado de tiempo, la negrificación del sistema circadiano, que no es otra cosa, que el conjunto de elementos que controlan los ritmos biológicos para conocer los periodos en los que los conductores de camiones de larga distancia han permanecido conduciendo bajo los efectos de la somnolencia fisiológica.

Seguido de los accidentes de tráfico, las patologías o problemas de salud más habituales de los conductores son las relacionadas con la columna, como la lumbalgia, las cardiopatías, problemas respiratorios, sobrepeso y el estrés emocional. En este sentido la propia Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo ha determinado que tales problemas están vinculados a factores relativos al entorno laboral (como una organización del trabajo deficiente) y las condiciones de actividad (tareas estáticas), así como a factores de riesgo individuales (como la falta de ejercicio, una dieta poco saludable, el consumo abusivo de alcohol, el tabaquismo, la edad y las enfermedades preexistentes).

Por esta razón la Agencia Europea aboga por formular programas de Promoción en la Salud en el Trabajo, considerando fundamental el papel y la repercusión que juegan en la salud y el bienestar de los conductores, tanto los factores organizativos como los

individuales, y que por ello es imprescindible abordar tales factores.

En esta misma dirección la Agencia ha hecho público un documento sobre la promoción de la salud en el sector del transporte por carretera, donde se incluyen ejemplos de buenas prácticas llevadas a cabo en empresas de toda Europa, con el fin de fomentar dichas prácticas en otras empresas europeas.

Prácticas tales como la llevada a cabo en una empresa Finlandesa, que consciente de que la plantilla, con jornadas de trabajo irregulares o por turnos, necesitaban alcanzar un adecuado equilibrio entre su vida personal y profesional, promovió, entre otras medidas, y con el fin de ahondar en el tratamiento de la obesidad y de promover la salud en general de los trabajadores, un servicio de almuerzos preparados para los conductores, ( donde se incluía una selección de alimentos saludables, y donde además se facilitaba información y recomendaciones sobre los principios de una alimentación sana) Otro componente fue la intervención de un psicólogo laboral en la planificación de los turnos y las rutas, con el objetivo fundamental de mejorar la ordenación de las jornadas, de manera que los conductores dispusieran del tiempo suficiente para descansar.

En definitiva, prácticas que como objetivo último buscan la promoción de la salud en el trabajo. No podemos olvidar que todos los factores de riesgo de este

colectivo están comprendidos en el ámbito de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y que por ello se pueden controlar a través de una buena planificación y organización del trabajo al ser responsabilidad empresarial. Es indiscutible que al fin y al cabo el vehículo es un equipo de trabajo, y que por tanto está sujeto a todo el compendio de normas jurídico-técnicas en materia de prevención de riesgos laborales.

No resulta de ser paradójico sin embargo, que en nuestro país en lugar de avanzar vamos retrocediendo, ya que actualmente se está debatiendo en el Senado la nueva Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT). Ley que incluye unas modificaciones que para CCOO no sirven ni a los intereses de la ciudadanía ni de los trabajadores y que sólo profundizará en la desregulación, perjudicando a los usuarios, y dañando severamente el servicio público. Y por el momento, según las últimas noticias, el Gobierno no va a aceptar ninguna enmienda, ya veremos que va pasar...



**Cada año la Federación Internacional del Transporte celebra la campaña de la FATIGA MATA para denunciar el grave deterioro de las condiciones laborales en el sector del transporte.**

### LA ASESORÍA RESPONDE

**La empresa nos acaba de dar el uniforme de verano, y hemos comprobado que toda la ropa lleva marcado CE. ¿Esto quiere decir que la ropa de trabajo también no servirá como equipo protección individual (EPI)?**

Pues claramente **NO**, y la normativa lo deja bien claro, ya que el *Real Decreto 1407/1992*, por el que se regula la comercialización de los EPI, establece claramente que un EPI es todo medio o dispositivo del que el usuario disponga para protegerse frente a uno o más riesgos que pongan en peligro su salud; es más, el *RD 773/1997 sobre la utilización de estos equipos* excluye específicamente de la clasificación de EPI las prendas de trabajo corriente y uniformes que no estén específicamente destinados a proteger la salud o la integridad física del trabajador.

Sin embargo, existe cierta confusión al respecto, ya que el *RD 1407/1992* establece que los EPI deberán marcarse con el preceptivo marcado CE, por lo que hay muchos fabricantes que

añaden el marcado CE y clasifican las ropas de trabajo como EPI de Categoría I, que por su nivel de protección frente a riesgos mínimos podría ser la clasificación que más se pudiera asemejar a estas ropas de trabajo corrientes. Con esta práctica los fabricantes y distribuidores muchas veces buscan dar una imagen de mayor valor añadido a su prenda, sin cumplir los requisitos que el RD 1407/1992 exige para los EPI de esta Categoría.

Por lo tanto es importante que sepas que si las prendas no están destinadas a cubrir una serie de riesgos perfectamente definidos, éstas **no deben ser consideradas EPI**, aunque tengan el marcado CE.

Por último, si un fabricante estampa el marcado CE en una prenda, sin cumplir con los requisitos legales aplicables, estará exponiéndose a una actuación de las autoridades de vigilancia de mercado y todo lo que esto conlleva.



**Cuando un fabricante estampa el marcado CE en un producto está indicando que cumple con una serie de disposiciones legales aplicables a ese producto.**

POR TU SEGURIDAD  
CUENTA CON NOSOTROS





## PUBLICACIONES,

## “LOS ÚLTIMOS DATOS”

### “VUELTA LA BURRA AL TRIGO...”

#### CCOO alerta del aumento de la siniestralidad por el ahorro de costes en las empresas.

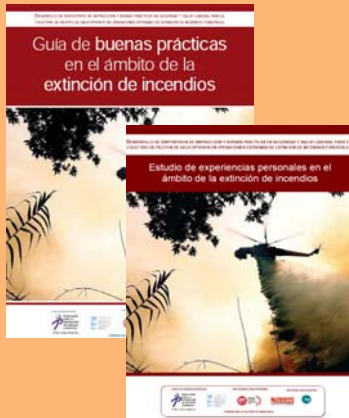
Si el número de fallecimientos en el ámbito laboral se había venido reduciendo en las últimas décadas, entre enero y abril de este año ha vuelto a repuntar y el índice de incidencia de accidentes mortales ha crecido un 12% en tasa interanual. Lo que supone un incremento de la mortalidad en un 5,5% hasta abril respecto al mismo periodo de 2012.

Para el sindicato este repunte se debe en gran parte a que cada vez más las empresas, y con el fin de ahorrar costes, dedican mucho menos parte de su presupuesto a la prevención de riesgos laborales. De manera que las empresas para reducir dichos presupuestos, a la hora de contratar la actividad preventiva con un servicio de prevención ajeno, optan por la oferta más económica, en lugar de evaluar la calidad del servicio que se presta.

Lo que lleva a los servicios de prevención ajenos a que con el fin de hacerse más competitivos en el mercado, están reduciendo la calidad que prestan, de modo que obligan a sus técnicos y sanitarios a asumir cada día mayor cobertura preventiva de empresas y trabajadores, superando ampliamente los límites fijados por la legislación vigente, con el fin de abaratar costes y competir en la "brutal guerra de precios" en la que se encuentra el sector.

Al mismo tiempo, CCOO ha acusado a la Administración de una supuesta "dejación" en su labor de control y al Gobierno de tratar de "deshacerse" de las sociedades de prevención.

Por ello desde el sindicato se ha reiterado la necesidad de continuar con el trabajo de los últimos años, tanto de concienciación como de formación para empresas y plantilla con el fin de reconducir la alarmante situación. Ya que según los datos y a pesar del desempleo creciente, no se ha reducido la siniestralidad sino que se está viendo incrementada por los "incumplimientos" de las empresas. A esto se suma el miedo de los trabajadores a perder su empleo, lo que en muchos casos les obliga a aceptar condiciones de riesgo.



### “GUÍA DE BUENAS PRÁCTICAS Y ESTUDIOS DE EXPERIENCIAS PERSONALES EN LA EXTINCIÓN DE INCENDIOS”

Ahora que por desgracia los incendios forestales vuelven a ser noticia, nos ha parecido interesante rescatar dos publicaciones elaboradas por la Federación de Servicios a la Ciudadanía de CCOO, en las que concretamente en la de Buenas prácticas se habla entre otros temas del Comportamiento de los incendios forestales, tipos, causas y sus consecuencias, además de consejos para evitarlos, metodología a seguir y los riesgos y medidas preventivas, etc. Por otro lado, en la de las Experiencias se centra en la Defensa contra incendios forestales en España, Organización nacional contra los incendios forestales y las Acciones de prevención y extinción de incendios. Para su descarga:

<http://www.boicoot.es/2012/06/22/guia-de-buenas-practicas-y-estudios-de-experiencias-personales-en-la-extincion-de-incendios/>  
<http://www.boicoot.es/2012/06/22/estudio-de-experiencias-personales-en-el-ambito-de-la-extincion-de-incendios/>



**CCOO asegura que los servicios de prevención ajenos obligan a sus técnicos y sanitarios a asumir cada día mayor cobertura preventiva de empresas con el fin de ser más competitivos en el mercado.**

## NOTICIAS BREVES

El pasado viernes 28 de junio, han tenido lugar en Valladolid las jornadas sobre RESENTE Y FUTURO DE LA SEGURIDAD SOCIAL Y LAS PENSIONES, organizadas por la Secretaría de Seguridad Social de CCOO, y en la que han intervenido entre otros, el Secretario Confederal de política social y políticas públicas de CCOO, o el actual y el anterior Secretarios de Estado de Seguridad Social. El resultado de las jornadas ha sido muy satisfactorio dado que la participación fue masiva y dio lugar a un intenso debate.

Un estudio de la exposición a cinco contaminantes ambientales en mujeres y niños ha sido la finalidad del proyecto "Democophes". Un estudio en el que han colaborado 17 países europeos y en el que España ha sido un participante "destacado". Concretamente el proyecto ha estudiado la exposición al mercurio, al cadmio, a la cotinina, a los ftalatos y al bisfenol A. En relación al mercurio, cuya vía de exposición básica es el consumo de pescado y marisco contaminados con metilmercurio, los niveles detectados en las mujeres españolas han superado hasta seis veces la media de los países participantes. Por otro lado en relación a los ftalatos, los niveles detectados en España también han sido altos, siendo el cuarto país donde los análisis dieron resultados más elevados en la orina de los niños.

CCOO de Extremadura ha iniciado una campaña informativa, que llegará a centros de trabajo de toda la región, con el fin de dar a conocer que el síndrome del túnel carpiano puede ser en muchos casos una enfermedad de origen profesional y con ello mejorar su prevención, detección y tratamiento.

Uno de cada cuatro accidentes laborales mortales ocurridos durante el primer trimestre fue debido a un siniestro de tráfico. En total, 35 trabajadores han perdido la vida entre enero y marzo por culpa de un accidente de tráfico.

El amianto causa uno de cada dos casos de cáncer de origen laboral en España.

La Federación de Construcción y Madera de CCOO avisa del peligro de los "golpes de calor" en las obras en esta época del año.

## LEGISLACIÓN Y JURISPRUDENCIA

▪ **Sentencia del Tribunal Supremo por la que se establece que en la designación de los delegados de prevención (DP), entre los delegados de personal, como miembros del comité de seguridad y salud (CSS), NO se aplica el principio de proporcional, con independencia de los resultados que se hayan obtenido en las elecciones sindicales.**

La cuestión que se debate es si a la hora de elegir a los DP entre los delegados de personal, se debe respetar el principio de proporcionalidad de la representación de los trabajadores, es decir, el número de sindicatos y su representatividad en la empresa. El problema surge cuando en una empresa, tras las elecciones sindicales, 6 sindicatos obtuvieron representación (dos de ellos con 4 representantes, uno con 2 y el resto con 1). Cuando se fue a nombrar a los DP y constituir el CSS, los dos sindicatos mayoritarios votaron la designación de 3 DP de sus sindicatos, rechazando la propuesta del resto de nombrar a un DP por sindicato. Por esta razón los sindicatos que no pudieron designar a DP, recurrieron ante los Tribunales, alegando que se había vulnerado su representatividad.

A este respecto, y basándose en anteriores pronunciamientos, el Tribunal establece que ni el artículo 34 ni el 35 de la Ley de Prevención de riesgos laborales (LPRL), referentes a los derechos de participación relacionados con la prevención de riesgos y con la misión y funciones de los DP, tratan del tema de la proporcionalidad en la designación de representantes de los trabajadores. Una cuestión que tampoco aborda el artículo 38 de la LPRL, dedicado expresamente al CSS.

La sentencia concluye que la LPRL instaura la figura del DP, que se configura como un representante de los trabajadores en materia de prevención de riesgos. Ahora bien, no se establece con ello una nueva vía o instancia de representación de los trabajadores, sino que es un órgano representativo de segundo grado, cuya composición y designación se vincula a los órganos de representación legal. Por otra parte, recuerda el alto Tribunal que el artículo 35.4 LPRL autoriza que por la vía del Convenio Colectivo podrán establecerse otros sistemas de designación de los DP. Y a su vez, el artículo 38 también da entrada en las reuniones del CSS, si bien que con voz pero sin voto, a los Delegados Sindicales, a los responsables técnicos de la prevención de la empresa, a los trabajadores que cuenten con especial cualificación en las cuestiones tratadas e, incluso, a técnicos de prevención ajenos a la empresa si lo solicita alguna de las representaciones en el CSS.

Si quieres aportar alguna opinión o sugerencia, envíanos un correo a: [boicoot@cleon.ccoo.es](mailto:boicoot@cleon.ccoo.es)