

**GUÍA DE RECOMENDACIONES Y BUENAS PRÁCTICAS PARA LA  
COORDINACION ENTRE AGENTES EN LA PREVENCIÓN DE RIESGOS  
LABORALES DEL SECTOR DE OPERADORES LOGÍSTICOS Y DE  
TRANSPORTE, QUE DESARROLLAN SU ACTIVIDAD DIARIA EN  
INSTALACIONES COMPARTIDAS O DE TERCEROS**



**Comunidad de Madrid**



Editan:

Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo de la Comunidad de Madrid  
Ayuntamiento de Coslada.

Sergio Herradón Ramírez  
Concejal de Deportes, Salud y Consumo y de Desarrollo Económico, Empleo y Comercio.  
Ayuntamiento de Coslada.

Josefa Sánchez Pérez  
Coordinadora de Salud y Consumo y de Desarrollo Económico, Empleo y Comercio.  
Ayuntamiento de Coslada.

La responsabilidad sobre los contenidos, valoraciones e interpretaciones de las publicaciones editadas corresponde a la entidad autora de los mismos.

El Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo colabora en esta publicación y no se hace responsable de los contenidos de la misma ni las valoraciones e interpretaciones de sus autores. La obra recoge exclusivamente la opinión de su autor como manifestación de su derecho de libertad de expresión.

Contenidos:

Coordinación Técnica:  
M<sup>a</sup> Luz del Hierro Rincón, Técnica Concejalía de Desarrollo Económico, Empleo y Comercio.  
Ayuntamiento de Coslada.

Desarrollo:

Centro Español de Logística

Coordinación Editorial

Laureano Vegas. Director de Comunicación Centro Español de Logística

Agradecimiento:

A las empresas e instituciones que han ofrecido información sobre su prácticas en materia de prevención de riesgos laborales, así como a los participantes en las reuniones de Focus Group que han servido para elaborar gran parte del contenido de la presente Guía.

## ÍNDICE

Página 5

**1. Presentación institucional**

Página 7

**2. Situación de partida**

Página 9

**3. Objetivos de la Guía**

Página 10

**4. Estructura de la Guía y Fuentes de Información**

Página 12

**5. Recomendaciones Básicas  
Consensuadas para la Coordinación en la Prevención de Riesgos Laborales en Empresas del Sector de Operadores Logísticos y de Transporte.**

Página 15

**6. Directrices para la adopción de las Recomendaciones Básicas**

Página 21

**7. Fichas de Buenas Prácticas de Coordinación para la Prevención de Riesgos Laborales.**

Página 30

**8. Conclusiones**

# 1. Presentación Institucional



**Ángel Viveros Gutiérrez,  
Alcalde de Coslada**

Nos complace presentar la Guía de Recomendaciones y Buenas Prácticas para la Coordinación en la Prevención de Riesgos Laborales del sector de Operadores Logísticos y de Transportes que desarrollan su actividad diaria en instalaciones compartidas o de terceros, realizada en el marco del Convenio específico entre la Comunidad de Madrid (Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo) y el Ayuntamiento de Coslada, para la realización de acciones de fomento de la prevención de riesgos laborales en cumplimiento del convenio marco con la Federación de Municipios de Madrid.



**Sergio Herradón Ramírez,  
Concejal de Deportes, Salud y Consumo y  
Desarrollo Económico, Empleo y Comercio**

La Comunidad de Madrid, es la Región con más índice de accidentes laborales en el sector logístico. Por su situación, accesos, e infraestructuras, Coslada, como 5º Polo Logístico a nivel Europeo, agrupa un importante volumen de empresas de este sector que demandan información y formación en prevención de riesgos laborales.

Las actividades logísticas son un elemento crítico en el funcionamiento de la mayor parte de las empresas. En el desarrollo de las mismas se utiliza gran cantidad de maquinaria y equipos en movimiento manejadas en muchos

casos por operarios que pertenecen a diferentes empresas o autónomos que no siempre disponen de una coordinación claramente definida en la operativa. Asimismo, las actividades anexas al transporte como es el almacenamiento, se desarrollan en un ámbito de trabajo exigente y complejo. En este panorama, los riesgos laborales se multiplican, lo que concede especial importancia a la prevención de los riesgos laborales, con el fin de minimizar el impacto de riesgo en las actividades de las empresas del sector y sobre la propia salud de los/as trabajadores/as.

Es labor de todos, a través de los procesos de mejora continua, buscar maneras en que la fluidez y rapidez en que se mueven los profesionales de la logística no perjudique los requerimientos de seguridad imprescindibles para desarrollar su labor, independientemente de a qué organización pertenezcan.

Deseamos con esta guía ofrecer un acercamiento innovador y práctico para la prevención de riesgos laborales, que incida especialmente en la mejora continua y la excelencia empresarial, contribuyendo tanto a reducir la alta tasa de siniestralidad laboral, como a mitigar sus efectos.

Sin duda esta guía contribuirá a que todos los agentes, trabajadores/as, empresas y administraciones, se comprometan a reducir la elevada incidencia de accidentes laborales en el sector Logístico y del Transporte y que sirva de ejemplo para la prevención de riesgos laborales en otras actividades empresariales.

Reciban un cordial saludo.



## 2. Situación de partida

a) La siniestralidad laboral en el sector del transporte y el almacenamiento en España, durante el pasado año 2014, se puede resumir con las siguientes cifras:

**Número total de accidentes laborales en todos los sectores económicos**  
482.578

**Número total de accidentes laborales en el sector**  
33.079

**Porcentaje de los accidentes en el sector sobre el total**  
6,9 %

**Porcentaje de los accidentes en el sector producidos en empresas con menos de 10 trabajadores**  
24,4 %

**Número de jornadas de trabajo perdidas en el sector**  
1.011.784

b) En la Comunidad de Madrid se produjeron, en el mismo año, un total de 4.490 accidentes con baja. En el siguiente cuadro se puede ver la distribución de dichos accidentes y la evolución entre 2013 y 2014:



Sector	Total accidentes con baja		Total accidentes graves		Total accidentes con resultado de muerte	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014
Transporte terrestre y por tubería	3.384	3.026	16	15	10	4
Almacenamiento y actividades anexas al transporte	1.594	1.464	14	8	2	1
Total	4.978	4.490	30	23	12	5

c) Aun tratándose todavía de unas cifras muy elevadas y preocupantes, la buena noticia para el sector del transporte y el almacenamiento, es la importante mejora experimentada en 2014 frente a 2013, así como el hecho de que desde el año 2006 se ha producido una reducción gradual de la incidencia de los accidentes laborales de casi el 50%.

d) Las causas más recurrentes que provocan la mayor parte de los accidentes laborales son las siguientes:

- Manipulación manual de cargas y movimientos repetitivos: Los sobreesfuerzos fueron la causa de 12.416 accidentes en 2014, un 41,04 por ciento del total, que fue, en dicho año, 30.249.

- Golpes o atropellos por vehículos, dentro o fuera del almacén: Los aplastamientos fueron la causa de 5.586 accidentes en 2014, un 18,47 por ciento del total.

- Caídas y golpes por resbalones o tropiezos, así como de trabajos en altura: Los golpes con objetos o maquinarias y los trabajos en altura fueron la causa de 7.210 accidentes en 2014, un 23,83 por ciento del total.

e) El entorno en el que se desarrolla el trabajo diario de las empresas del sector, condiciona el nivel de riesgo de sufrir

un accidente laboral, debido fundamentalmente a:

Las actividades logísticas se desarrollan en un ambiente de tensión, pues el cumplimiento de los tiempos de operación y la eficiencia en la gestión de los recursos son requisitos ineludibles.

Adicionalmente, en las actividades logísticas, intervienen una gran cantidad de maquinaria y equipos en movimiento.

Los operarios que manejan la maquinaria pertenecen, en muchos casos, a diferentes empresas, y no siempre existe una jerarquía ni una coordinación claramente definidas en la operativa.

La presión y las prisas llevan, en no pocas ocasiones, a no cumplir las medidas de seguridad en entornos de esta naturaleza.

En este contexto, la falta o las deficiencias en la coordinación de actividades empresariales entre los diferentes agentes que participan de manera cotidiana en la operativa, pertenecientes a diferentes empresas o y con diferentes intereses u objetivos, se identifica como una de las causas raíz de la siniestralidad laboral.



### 3. Objetivos de la Guía

Identificada la falta o las deficiencias de coordinación como una de las causas de la siniestralidad laboral, la presente Guía se elabora con los siguientes objetivos:

**Profundizar en los factores o situaciones de riesgo que pueden desencadenar el accidente o la enfermedad laboral con mayor probabilidad.**

**Difundir las medidas de coordinación de actividades que han proporcionado o puedan llegar a proporcionar mejores resultados, en la disminución de los accidentes laborales.**

**Ser un documento de referencia, en la Comunidad Autónoma de Madrid, tanto para empresas como para a la hora de diseñar e implementar medidas enfocadas a mejorar la coordinación en la prevención de riesgos laborales entre los agentes participantes en la operativa diaria, que desarrollan su actividad en un mismo centro de trabajo compartido o de terceros.**

**Aportar un valor añadido en el proceso continuo de la sensibilización de todas las personas, empresas e instituciones, para continuar reduciendo la siniestralidad laboral y para mitigar sus efectos.**



## 4. Estructura de la Guía y Fuentes de Información

### a) Estructura de la Guía

Con el objetivo de facilitar el entendimiento de la información contenida en esta Guía, así como la implantación de las recomendaciones que se proponen, el contenido central del documento se ha estructurado de la siguiente forma:

En el Capítulo 1 se presenta un catálogo de recomendaciones básicas, de medidas preventivas, que deberían estar implantadas en todos los centros de trabajo en los que sea la necesaria la coordinación entre agentes de distintas empresas.

En el Capítulo 2 se incluyen una serie de directrices enfocadas a asegurar la implantación de dichas recomendaciones, de forma eficaz y permanente.

Finalmente, en el Capítulo 3 se incluyen cinco fichas con el fin de que sirvan de modelo a las empresas para documentar y difundir adecuadamente las acciones de coordinación en la prevención de riesgos laborales.



## b) Fuentes de información

Para la elaboración de esta Guía se han tomado como referencia las siguientes fuentes de información:

Conclusiones del Focus Group sobre "Coordinación para la Prevención de Riesgos Laborales", celebrado en el Centro Español de Logística, los pasados 25 y 27 de noviembre de 2015, con la participación de las 9 empresas e instituciones representativas y expertos del sector que se indican a continuación.

Experiencias aportadas por otras empresas del sector consultadas.

Informes sobre los "Principales riesgos laborales en los centros de logística de la Comunidad de Madrid", editado por el Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo, de 2013 y 2014.

Normativa aplicable en materia de seguridad y salud en el trabajo.

Institución	Cargo
ADECCO	Product Manager Outsourcing Logístico
BP OIL ESPAÑA	HSSE – Road Safety Operations and Technical Coordinator
CTC	Servicio Prevención de Riesgos Laborales
XPO LOGISTICS	Responsable de Prevención de Riesgos Laborales de la zona centro y sur de España
CEVA LOGISTICS	Técnico HSQE en CEVA Logistics
FSC-CC.OO	Responsable de Salud Laboral del Sector Estatal de Carretera de la FSC-CC.OO
UPTA	Director Dpto. de Salud Laboral
ASEPEYO	Técnico Superior de la Organización de Seguridad e Higiene de Asepeyo
CEL	Jefe de Proyectos y Técnico Superior en Prevención de Riesgos Laborales.
	Director de Innovación y Proyectos
	Asistente de Proyectos



## 5. Recomendaciones Básicas Consensuadas para la Coordinación en la Prevención de Riesgos Laborales en Empresas del Sector de Operadores Logísticos y de Transporte

### a) Introducción

La reunión focal celebrada los pasados 25 y 27 de noviembre de 2015, se planteó con los siguientes objetivos:

- Aportar la experiencia individual de los participantes, considerados en su conjunto como suficientemente representativos del sector.
- Alcanzar un consenso acerca de las principales deficiencias identificadas por los agentes participantes en materia de coordinación de actividades empresariales.
- Acordar de las recomendaciones básicas que se consideren más importantes y prioritarias.
- Negociar las directrices que deberían seguirse para asegurar la eficaz implantación de las citadas recomendaciones.

### b) Diagnóstico de la situación actual

Como paso previo al consenso sobre las recomendaciones a realizar, el Grupo de Trabajo debatió sobre el estado actual de la coordinación de las actividades empresariales, con el fin de realizar un diagnóstico de la misma.

En los siguientes doce puntos se resumen los principales problemas identificados por el Grupo de Trabajo en relación con la coordinación de actividades empresariales:

- Gestión muy enfocada a generar e intercambiar la documentación requerida, pero con poco énfasis en la planificación, el control y el seguimiento de la prevención.
- Excesivamente altos niveles de exigencia en el ámbito documental, establecidos por grandes empresas.

- La coordinación se ve, en muchos casos, como un trámite administrativo que hay que realizar y como un coste para la empresa.
- Las empresas toman muchas precauciones para estar legalmente cubiertas en el caso de que haya un accidente, pero se trabaja con mucha menos intensidad en implantar y cumplir las medidas concretas que podrían evitar el accidente.
- En muchas ocasiones las empresas dan prioridad a la operación antes que a la prevención.
- Un centro de trabajo logístico recibe diariamente una gran cantidad y variedad de agentes con los que debe coordinar las actividades empresariales. La presión del tiempo y del trabajo hace que los controles se relajen o que no se realicen.
- Lo anterior provoca un incumplimiento bastante generalizado de las exigencias legales en lo relativo a la información y formación de los trabajadores que acuden a un centro de trabajo, tanto si lo hacen de forma habitual, como si es esporádica.
- La gran cantidad de trabajadores/as autónomos/as que hay en el sector del transporte, unido a la mínima o nula estructura empresarial que les respalda, hace aún más compleja la necesaria coordinación de actividades empresariales.
- Un problema añadido es la dificultad de la coordinación de actividades en los puntos de entrega de mercancía por parte de los conductores/as, o no, que pueden ser de todo tipo (empresas, tiendas, obras, particulares, etc.)
- Cuando se investigan los accidentes laborales, no se analiza hasta qué punto la causa raíz pudiera encontrarse en alguna deficiencia o incumplimiento de la coordinación de actividades.
- No hay indicadores ni estadísticas que permitan valorar la calidad y la eficacia de la coordinación de actividades empresariales, y ya se sabe que lo que no se mide es imposible mejorar.
- No hay una verdadera concienciación ni una creencia firme en los beneficios de apostar por una correcta coordinación de actividades, frente a los riesgos y a las consecuencias de no hacerlo

### c) Catálogo de recomendaciones básicas

A continuación se incluyen las propuestas planteadas por los miembros del Grupo de Trabajo, que permitirían paliar los problemas anteriormente identificados y mejorar de forma significativa la coordinación de actividades empresariales:

- Implantar en los centros de trabajo un proceso efectivo para la planificación y el seguimiento de las acciones de coordinación.
- Definir y establecer unos estándares de seguridad específicos para las operaciones logísticas, que sean asumidos por los agentes implicados en dichas operaciones (ejemplo: emplazamiento y condiciones de un espacio protegido en el que deben permanecer los/as conductores/as durante las operaciones de carga y descarga).
- Delimitar las funciones y los espacios físicos a los que debe ceñirse la actividad de los diferentes agentes que confluyen en un centro de trabajo.
- Diferenciar entre "agente temporal" y "agente permanente", con el fin de adecuar a cada caso las medidas de coordinación que correspondan.
- Incorporar las acciones de coordinación en los procedimientos, o en las instrucciones de trabajo, en las que se explica el "qué hacer" y el

"cómo hacer" los procesos operativos.

- Dotarse de herramientas informáticas que faciliten y hagan más eficiente la coordinación de actividades empresariales en todas sus facetas (documental, operativa, seguimiento, indicadores, etc.).

- Incorporar a la investigación de accidentes laborales la necesidad de determinar si entre las causas del accidente se encuentra alguna deficiencia en la coordinación de actividades empresariales.

- Elaborar y proponer diferentes listados de documentos a intercambiar entre los agentes afectados, según la probabilidad del riesgo y sus posibles consecuencias, y según sea la frecuencia y el tipo de operaciones en los que intervienen.

- Elaborar un documento en el que se reflejen de forma clara y fácil de entender los beneficios de la coordinación y las consecuencias de no gestionarla correctamente, con el objetivo de que pueda ser fácilmente difundido y fomente la conducta preventiva, más por la vía de la persuasión que por la vía de la exigencia legal.

- Reclamar que los trabajadores autónomos/as que aceden a un centro de trabajo, puedan o deban quedar incorporados al plan de prevención de dicho centro.

- Reclamar una mayor intensidad y eficacia en la labor inspectora de la administración.

Sobre la base de las recomendaciones propuestas anteriormente, el Grupo de Trabajo ha concentrado su esfuerzo en seleccionar aquellas que verdaderamente puedan ser más efectivas a la hora de resolver los problemas diagnosticados.

La idea es desarrollar con detalle pocas recomendaciones y hacerlo de tal forma que puedan

ser adoptadas por las empresas del sector.

#### d) Recomendaciones prioritarias

Las recomendaciones que el Grupo de Trabajo considera prioritarias para resolver las deficiencias actuales en materia de coordinación de actividades empresariales y que aconseja poner en práctica a las empresas que lo consideren opportuno, son las siguientes:

- Establecer diferentes modelos de gestión para la coordinación de actividades empresariales, de acuerdo con los siguientes factores:

- Riesgo de la actividad realizada en el centro de trabajo.

- Riesgo de la actividad desempeñada por el agente externo.

- Frecuencia con la que se realiza la actividad.

- Duración de la actividad.

- Establecer por cada uno de los modelos de gestión:

- Una relación específica de documentos a intercambiar entre los agentes afectados.

- Un plan específico de coordinación de actividades empresariales.

En el Capítulo 2 se desarrollan las recomendaciones prioritarias propuestas, con el objetivo de que puedan ser fácilmente adoptadas por cualquier tipo de empresa.

## 6.

# Directrices para la adopción de las Recomendaciones Básicas

En este capítulo se incluyen las directrices enfocadas a asegurar la implantación de las recomendaciones prioritarias, de forma eficaz y permanente por parte de las empresas que puedan estar interesadas.

## 6.1 Modelos de gestión para la coordinación de actividades empresariales

### a) Objetivo

Adecuar el nivel de exigencia y la intensidad en el control y el seguimiento de la coordinación de actividades empresariales, de acuerdo con los siguientes factores:

- Riesgo de la actividad realizada en el centro de trabajo.
- Riesgo de la actividad desempeñada por el agente externo.
- Frecuencia con la que se realiza la actividad.
- Duración de la actividad.

### b) Criterios para la selección del modelo de gestión de coordinación de actividades

A continuación se incluye una matriz cuya finalidad es que cada empresa responsable de la coordinación de las actividades empresariales que se producen en su centro de trabajo, pueda determinar, o consensuar con cada uno de los agentes externos involucrados, cuál es el modelo de gestión que se debe adoptar, entre alguno de los siguientes, que aparecen ordenados de menor a mayor nivel de exigencia:

- **Modelo Básico**
- **Modelo de Nivel 1**
- **Modelo de Nivel 2**
- **Modelo de Nivel 3**

FACTOR	VALOR ASIGNADO AL CRITERIO			
	ALTO	MEDIO	BAJO	NULO o MUY BAJO
Riesgo de la actividad realizada en el centro de trabajo (RCT)	10	6	2	0
Riesgo de la actividad realizada por el agente externo (RAE)	10	6	2	0
Frecuencia con la que se realiza la actividad (FA)	5	3	1	0
Duración de la actividad (DA)	5	3	1	0

**Importante.** - Al valorar el riesgo del Centro de Trabajo en el que se desarrolla la actividad, debe tenerse en cuenta el de mayor riesgo entre:

- Zona donde el agente externo realiza la actividad,
- Zona a través de la cual el agente externo tiene que transitar para acceder al sitio en el que debe realizar su actividad.

### b) Metodología

- Se marca con una "x", en la matriz anterior, el cuadro que corresponda en cada uno por los factores indicados, de acuerdo con los criterios que se indican en el apartado c) siguiente.
- Se suman las puntuaciones obtenidas en cada criterio (RCT + RAE + FA + DA) .
- Según la puntuación obtenida se recomienda un modelo de gestión de gestión específico para la coordinación de actividades empresariales, de

PUNTUACIÓN OBTENIDA (RCT + RAE + FA + DA)	MODELO DE GESTIÓN DE COORDINACIÓN RECOMENDADO
0 - 5	Modelo Básico
6 - 13	Modelo Nivel 1
14 - 22	Modelo Nivel 2
23 - 30	Modelo Nivel 3

la siguiente forma:

- En el punto 6.2 se incluye una propuesta de:
- Relación específica de documentos a intercambiar entre los agentes afectados.

- Plan específico de coordinación de actividades empresariales.

**c) Criterios para la asignación de valor a los factores de riesgo, probabilidad y duración.**

FACTOR	VALOR ASIGNADO AL CRITERIO			
	ALTO	MEDIO	BAJO	NULO o MUY BAJO
<b>Riesgo de la actividad realizada en el centro de trabajo (RCT)</b>	En las zonas de instalaciones de cualquier tamaño, en las que se traten o almacenen productos considerados peligrosos. (Ejemplo: planta química o petroquímica)	En medianos o grandes centros logísticos o almacenes, en los que se concentra un elevado volumen de actividad y/o de maquinaria.	En pequeños almacenes o instalaciones, con un volumen de actividad y/o de maquinaria moderado o bajo.	En zonas aisladas o separadas de cualquier tipo de centro de trabajo, sin acceso a las instalaciones operativas o de riesgo. (Ejemplo: oficinas, mostrador de recepción, etc.)
FACTOR	VALOR ASIGNADO AL CRITERIO			
	ALTO	MEDIO	BAJO	NULO o MUY BAJO
<b>Riesgo de la actividad realizada por el agente externo (RAE)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Manipulación de mercancías o productos considerados como peligrosos.</li> <li>▪ Manipulación manual de mercancías con peso superior a 20 kg.</li> <li>▪ Otras actividades, según la evaluación de riesgos realizada por el S.P. del Agente Externo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Carga o descarga de vehículos, de forma manual o con maquinaria, con peso inferior a 20 kg.</li> <li>▪ Operaciones de entrada, atraque en muelle o salida de vehículos de almacenes, para carga o descarga de mercancía.</li> <li>▪ Otras según la evaluación de riesgos realizada por el S.P. del Agente Externo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Manipulación manual de mercancías con peso inferior a 20 kg.</li> <li>▪ Otras según la evaluación de riesgos realizada por el S.P. del Agente Externo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Actividades sin riesgo, según la evaluación de riesgos realizada por el S.P. del Agente Externo .</li> </ul>

FACTOR	VALOR ASIGNADO AL CRITERIO			
	ALTA	MEDIA	BAJA	NULA o MUY BAJA
<b>Frecuencia con la que se realiza la actividad (FA)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La actividad se realiza de forma continua a lo largo del día</li> <li>La actividad se realiza diariamente, aunque no de forma continua.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La actividad se realiza un máximo de dos a tres días por semana.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La actividad se realiza un máximo de dos a tres días por mes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La actividad se realiza un máximo de Cinco o seis días al año.</li> </ul>

FACTOR	VALOR ASIGNADO AL CRITERIO			
	ALTA	MEDIA	BAJA	NULO o MUY BAJA
<b>Duración de la actividad (DA)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La duración de la actividad es igual o superior a 4 horas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La duración de la actividad se encuentra entre 2 y 4 horas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La duración de la actividad se encuentra entre 0,5 y 2 horas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La duración de la actividad es inferior a 0,5 horas.</li> </ul>

**d) Ejemplos:**

- Electricista que acude puntualmente a una industria química para hacer una reparación en un cuadro eléctrico de la planta, con una duración estimada de unas tres horas.
- Conductor/a que acude diariamente, al centro logístico de un gran operador logístico, para cargar la mercancía que ha de repartir a lo largo del día. Para realizar esta operación permanece en el centro logístico durante una hora y media, y con cierta frecuencia carga manualmente bultos que pesan más de 20 kg.
- Operario/a que acude una vez a la semana a un pequeño almacén, "punto limpio", de residuos peligrosos para ordenar y limpiar la zona, operación en la que suele invertir tres horas.
- Mensajero/a que acude diariamente al mostrador de recepción de una central nuclear, para entregar y recoger sobres.
- Personal del servicio de limpieza que limpia diariamente los lavabos y vestuarios de un gran almacén, durante una hora diaria, debiendo acceder desde el interior del almacén.
- Personal del servicio de limpieza diaria de todas las oficinas de un gran centro logístico

## 6.2 Documentación a intercambiar y plan para la coordinación de actividades empresariales

En este punto se incluye, por cada uno de los modelos de gestión de coordinación de actividades empresariales, una propuesta de:

- Relación específica de documentos a intercambiar entre los agentes afectados.

- Plan específico de coordinación de actividades empresariales.

**a) Relación de documentos a intercambiar por cada modelo de gestión**

Ejemplo	RCT	RAE	FA	DA	Puntuación total	Modelo Gestión
Electricista reparación cuadro eléctrico en planta química.	ALTO = 10	ALTO = 10	MUY BAJA = 0	MEDIA = 3	23	3
Conductor de reparto, que acude a diario, a cargar gran a centro logístico.	ALTO = 6	ALTO = 10	ALTA = 5	MEDIA = 3	24	3
Operario "punto limpio" de residuos peligrosos (semanal)	ALTO = 10	ALTO = 10	MEDIA = 3	MEDIA = 3	26	3
Mensajero que entrega sobres en recepción (mostrador)	MUY BAJO = 0	BAJO = 2	ALTA = 5	BAJA = 3	10	1
Personal de limpieza de servicios, que accede desde almacén	MEDIO = 6	BAJO = 2	ALTA = 5	BAJA = 1	14	2
Personal del servicio de limpieza de oficinas	MUY BAJO = 0	BAJO = 2	ALTA = 5	ALTA = 5	12	1

## 6.2 Documentación a intercambiar y plan para la coordinación de actividades empresariales

En este punto se incluye, por cada uno de los modelos de gestión de coordinación de actividades empresariales, una propuesta de:

- Relación específica de documentos a intercambiar entre los agentes afectados.
- Plan específico de coordinación de actividades empresariales.
- a) Relación de documentos a intercambiar por cada modelo de gestión

MODELO DE GESTIÓN DE COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES	DOCUMENTACIÓN A INTERCAMBIAR ENTRE LOS AGENTES INVOLUCRADOS EN LA COORDINACIÓN	
	DOCUMENTACIÓN ESPECÍFICA (Ver Nota 1)	DOCUMENTACIÓN COMÚN
MODELO BÁSICO	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Información de los riesgos</b> evaluados por el agente externo.</li> </ul>	
MODELO NIVEL 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Información</b> de los riesgos evaluados por las partes.</li> <li>▪ <b>Formación</b> recibida por el personal <b>del agente externo</b>.</li> <li>▪ <b>Formador</b> del personal del agente externo <b>y cualificación</b> del mismo.</li> <li>▪ <b>Informe anual</b> de incidentes y accidentes.</li> </ul>	
MODELO NIVEL 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Información de los riesgos</b> evaluados por las partes.</li> <li>▪ Se aconseja <b>formación bidireccional</b>, entre los agentes involucrados (intercambiar registros)</li> <li>▪ <b>Formador</b> del personal del agente externo <b>y cualificación</b> del mismo.</li> <li>▪ <b>Certificados</b> de entrega de EPI's</li> <li>▪ <b>Certificados de autorización</b> de equipos de trabajo.</li> <li>▪ <b>Plan Conjunto</b> de Coordinación de Nivel 2</li> </ul>	Documentación acreditativa del cumplimiento de la legislación en materia laboral, por parte del agente externo
MODELO NIVEL 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Información de los riesgos</b> evaluados por las partes.</li> <li>▪ Se aconseja <b>formación bidireccional</b>, entre los agentes involucrados (intercambiar registros)</li> <li>▪ <b>Formador</b> del personal del agente externo <b>y cualificación</b> del mismo.</li> <li>▪ <b>Se recomienda formación acreditada por un agente externo especializado</b> en la materia de que se trate.</li> <li>▪ <b>Certificados</b> de entrega de EPI's</li> <li>▪ <b>Certificados de autorización</b> de equipos de trabajo.</li> <li>▪ <b>Plan Conjunto</b> de Coordinación de Nivel 2</li> </ul>	

**Nota 1.-** Se aconseja el intercambio de la documentación específica indicada, sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones legales establecidas por la legislación vigente.

**b) Contenido de los Planes de Coordinación**

MODELO DE GESTIÓN DE COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES	PLAN CONJUNTO DE COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES (Contenidos recomendados)
<b>MODELO NIVEL 2</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Agentes involucrados.</li><li>▪ Responsabilidades y mecanismos de comunicación.</li><li>▪ Criterios para la revisión del Plan de Coordinación.</li><li>▪ Definición de los aspectos legales que deben ser cumplidos.</li><li>▪ Frecuencia de actualización de la información a intercambiar.</li><li>▪ Acciones y frecuencia de la formación bidireccional de las personas involucradas.</li><li>▪ Normas de adecuación de la maquinaria y de los espacios.</li><li>▪ Investigación conjunta de incidentes y accidentes.</li><li>▪ Determinar si en la causa raíz de incidentes y accidentes se detecta alguna deficiencia en la coordinación de actividades.</li><li>▪ <b>Indicador específico semestral:</b> % de incidentes y accidentes entre cuyas causas se encuentre alguna deficiencia en la coordinación de actividades.</li><li>▪ <b>Informe y reunión semestral</b> de seguimiento.</li></ul>
<b>MODELO NIVEL 3</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Agentes involucrados.</li><li>▪ Responsabilidades y mecanismos de comunicación.</li><li>▪ Criterios para la revisión del Plan de Coordinación.</li><li>▪ Definición de los aspectos legales que deben ser cumplidos.</li><li>▪ Frecuencia de actualización de la información a intercambiar.</li><li>▪ Acciones y frecuencia de la formación bidireccional de las personas involucradas.</li><li>▪ Normas de adecuación de la maquinaria y de los espacios.</li><li>▪ Investigación conjunta de incidentes y accidentes.</li><li>▪ Determinar si en la causa raíz de incidentes y accidentes se detecta alguna deficiencia en la coordinación de actividades.</li><li>▪ <b>Indicador específico mensual:</b> % de incidentes y accidentes entre cuyas causas se encuentre alguna deficiencia en la coordinación de actividades.</li><li>▪ <b>Informe y reunión mensual</b> de seguimiento.</li></ul>

## 7. Fichas de Buenas Prácticas de Coordinación para la Prevención de Riesgos

En este capítulo se incluyen una serie de fichas de buenas prácticas en coordinación de actividades empresariales aportadas por las siguientes empresas:

ADECCO Outsourcing  
BP OIL España  
MEDTRONIC  
CEVA LOGISTICS

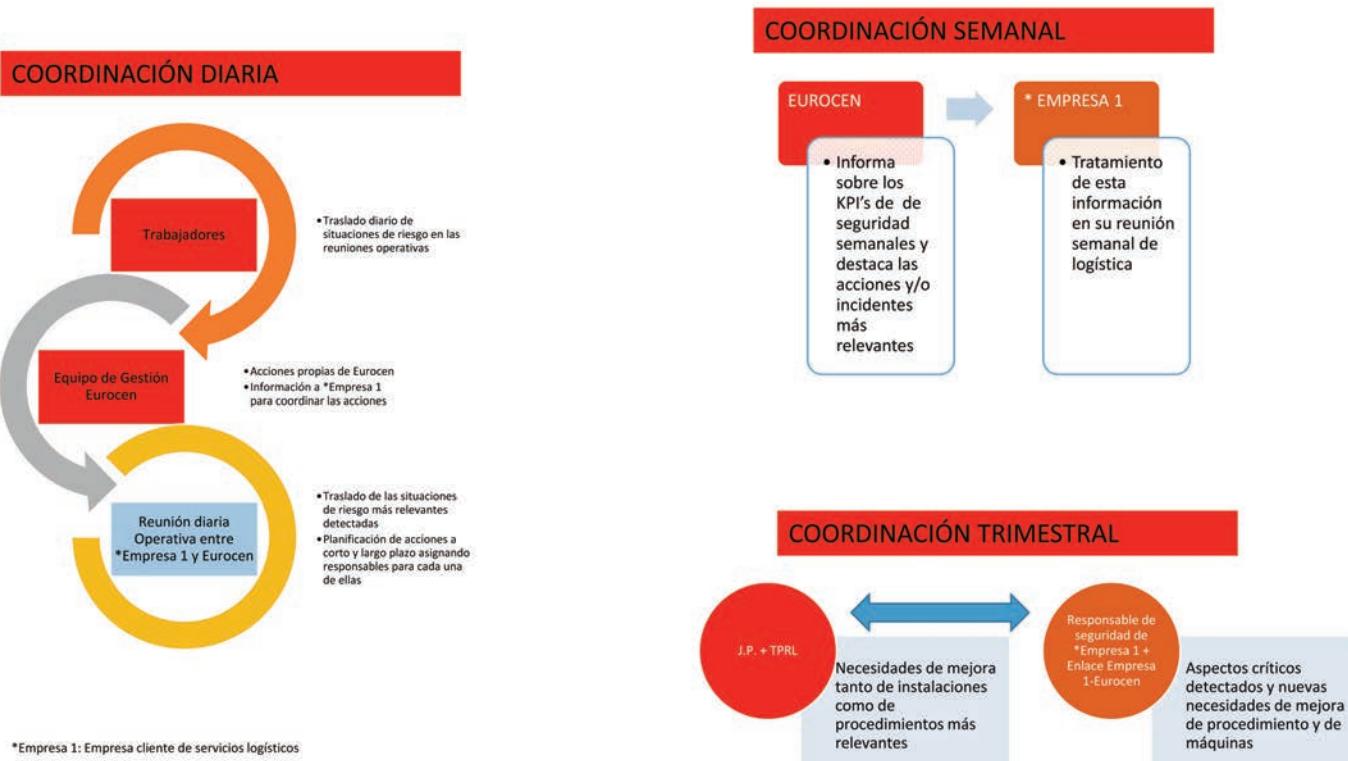
### Buena Práctica: Plan de Coordinación Sistemático

#### Empresa: ADECCO Outsourcing

ADECCO Outsourcing es una empresa especializada en la externalización de procesos de negocio intensivos en la utilización de recursos humanos. Cuenta con más de veinte años de experiencia en procesos de externalización y tiene cinco divisiones especializadas: Eurocen, Eurovender, eXTEL crm, Servicios Generales y Preventium

**Adecco** Outsourcing

#### DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA



La buena práctica aportada por ADECCO, consiste en un plan de coordinación sistemático basado en:

- Una coordinación diaria operativa entre los agentes involucrados, con el fin de poner de manifiesto las posibles situaciones de riesgo identificadas.
  - Una coordinación semanal entre los agentes involucrados, en la que el agente externo actualiza el resultado semanal de los KPI's y destaca las incidencias más relevantes, mientras que el agente principal o cliente analiza y trata la información recibida para la posible toma de decisiones a corto o medio plazo. En el siguiente esquema se muestra la operativa de coordinación:
- 

## RIESGOS LABORALES QUE REDUCE O MITIGA

El plan puesto en marcha ha contribuido decisivamente a prevenir y a reducir:

- Daños personales: lesiones por impacto, golpes, atrapamientos, agotamiento, lesiones por mala ergonomía, estrés
  - Daños materiales: bienes propios, del cliente y de tercero
  - Paradas de actividad.
- 

## TIPO DE CENTRO DE TRABAJO

La buena práctica se ha implantado en el Centro Logístico del cliente.

---

## AGENTES INVOLUCRADOS

Se establecen en 3 niveles

- Responsables de prevención de la empresa principal y Eurocen
  - Responsables de servicio y operativos de ambas empresas
  - Responsables de área y turno de empresa principal y Eurocen
- 

## ACCIONES DE CONTROL

La implantación con éxito del plan de coordinación se ha basado en:

- Seguimiento sistemático de la ejecución del plan.
- Determinación de las causas de incumplimiento del plan y definición de acciones correctoras en los casos en que se considere oportuno.
- Medición y análisis de los resultados obtenidos.
- Información a toda la plantilla.
- Seguimiento de la información, niveles de comprensión.
- Concienciación del equipo.

## Buena Práctica: Sistema de Reporte y Gestión de Condiciones y Actos Inseguros en el Transporte por Carretera

### Empresa: BP Oil España

BP España, S.A.U. es la cabecera del grupo de empresas que opera en España. BP está presente en España desde 1954, cuenta con cerca de 900 empleados, más de 640 estaciones de servicio. BP ocupa el tercer puesto en el mercado petrolífero español, con una cuota de volumen en torno al 10 por ciento



### DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

El proceso de coordinación de actividades empresariales en el área de Transporte Secundario de BP es facilitado por el departamento de Seguridad en el Transporte e implica tanto a las instalaciones de carga (Terminales) y a las de descarga (estaciones de servicio o clientes directos) como a los conductores y vehículos que hacen el transporte de combustibles en nombre de BP.

El proceso completo es complejo y se inicia compartiendo información entre las instalaciones y los agentes externos, pero puede llegar incluso a la realización de evaluaciones de riesgos y planes preventivos conjuntos entre los diferentes agentes, en los casos más extremos. Dentro del espíritu de esta Guía queremos compartir una “Buena Práctica” implantada en la organización desde hace años y que sirve como apoyo al proceso general de coordinación, proporcionando información actualizada sobre los riesgos.

Consiste en la implantación de un “Sistema de Reporte y Gestión de Condiciones y Actos Inseguros” y se utiliza para identificar y corregir tanto condiciones inseguras en las instalaciones y las unidades de transporte como actos inseguros en la actuación de los conductores y operarios.

Actualmente se utiliza una herramienta informática en entorno WEB como soporte para el proceso, que consiste en los siguientes pasos:

1- Los conductores que transportan productos de BP reportan condiciones inseguras que detectan en las instalaciones de carga y descarga. A su vez, las instalaciones pueden reportar actos inseguros de los conductores o condiciones inseguras existentes en las unidades de transporte.

2- BP (seguridad en el Transporte) evalúa el riesgo potencial de cada situación en función de la Frecuencia de exposición, la Probabilidad de suceso y las Consecuencias del mismo. En función del riesgo asignado se establece una priorización de las acciones (tiempo límite para solucionarlo)

3- A través de la herramienta informática se designa un responsable dentro de BP de solucionar la incidencia (Action Owner), así como una propuesta de acciones para solucionarla. El action owner podrá proponer acciones diferentes.

4- Una vez solucionada la incidencia, se cierra en el sistema y se informa a originador de la misma de la solución adoptada.

## RIESGOS LABORALES QUE REDUCE O MITIGA

Reducción de las condiciones inseguras en las instalaciones y los actos inseguros de los operarios, actuando sobre la base de la “pirámide de accidentes” desarrollada por H.W. Heinrich en 1931 y modificada por diversos estudios (Bird, 1985)

Un efecto colateral es la mejora de la concienciación de la plantilla, tanto de conductores como de operarios de las instalaciones, que deriva en un mejor seguimiento de los procedimientos y, por lo tanto, en disminución de accidentes personales y mejora de la calidad en los procesos.



## TIPO DE CENTRO DE TRABAJO

Centros de carga de combustibles: centros industriales de almacenamiento a gran escala. Están muy automatizados y disponen de poco personal. Las operaciones de carga son realizadas por los propios conductores.

Centros de entrega de combustibles. La operativa de descarga está a cargo de los conductores, aunque la instalación (salvo excepciones) asume la figura legal de “Descargador” según la normativa, por lo que debe supervisar la operación.

- Estaciones de Servicio: centros abiertos al público para la venta a pequeña escala de combustibles.
- Clientes industriales: Instalaciones industriales en las que el combustible no es la actividad principal.
- Clientes domésticos: instalaciones particulares de consumo de combustibles.

## AGENTES INVOLUCRADOS

### EXTERNOS:

- Conductores de empresas contratistas de transporte: se trata de empresas con contratos a largo plazo con BP y plantillas estables. 200 conductores en España Portugal. Empresas contratistas de transporte: trabajan para BP bajo contrato de servicios realizando el transporte de productos por carretera. Son las empresas empleadoras de los conductores, y deben coordinarlos y formarlos. 6 empresas de transporte en España y Portugal,
- Responsables de las instalaciones de carga: se trata de instalaciones ajenas donde BP opera pero no gestiona. El número de instalaciones es elevado (unas 30) pero la mayor parte de la gestión se hace sólo con 5 empresas diferentes.

- Responsables de las instalaciones de descarga: se trata de la red de clientes y estaciones de servicio donde BP entrega sus productos. Elevado número de instalaciones diferentes (más de 1000) con gestión individualizada.

## INTERNOS:

Responsables de solucionar la incidencia (Action Owners). Pueden ser de dos tipos:

- Responsables de la interrelación con las instalaciones de carga: personal propio de BP (área de Storage&Handling) que ejerce de puente comunicador bidireccional con las instalaciones. 2 personas para España y Portugal
- Responsables de la interrelación con las instalaciones de descarga: personal propio de BP (área Comercial y Assets) que ejerce de puente comunicador bidireccional con las instalaciones. 30 personas para España y Portugal.
- Responsables de la interrelación con las empresas de transporte: personal propio de BP (Secondary Transport) que contrata y controla a las empresas de transporte. 6 personas en España y Portugal.
- Responsables del proceso: personal propio de BP (Área de Seguridad en el Transporte) que coordina todo el proceso, evalúa los riesgos y analiza los datos para identificar tendencias y extraer conclusiones. 3 personas en España y Portugal.

## RESPONSABLES DEL PROCESO:

Personal propio de BP (Área de Seguridad en el Transporte) que coordina todo el proceso, evalúa los riesgos y analiza los datos para identificar tendencias y extraer conclusiones. Tres personas en España y Portugal.

## ACCIONES DE CONTROL

Indicadores revisados mensualmente:

- Número de incidencias reportadas, por empresa transportista
- Número de incidencias solucionadas vs. Reportadas, por tipo de instalación
- Número de incidencias por tipo de incidencia y por zona geográfica.

## DIRECTRICES PARA LA IMPLANTACIÓN DE LA MEDIDA

El área de Seguridad en el Transporte de BP en España y Portugal lleva trabajando desde 1999 en implantar y mejorar este proceso. Tras numerosas modificaciones, reorganizaciones y procesos de análisis, BP ha llegado a algunas conclusiones:

- Para el éxito del programa es fundamental la involucración y compromiso de los diferentes agentes que intervienen, así como (sobre todo) de sus cadenas de mando.
- También es fundamental establecer las LINEAS ROJAS: situaciones que, debido a su elevado riesgo, impiden la realización de la operación y requieren una gestión inmediata aparte de este proceso, que siempre se desarrolla en paralelo a la cadena de suministro.

- Los puntos clave del proceso son una correcta detección de las condiciones/actos inseguros, una adecuada gestión para que sean resueltos en plazos razonables, y una coordinación, seguimiento y análisis de todo el proceso.
  - Detección y reporte de las condiciones/actos inseguros: tanto los conductores como los operarios de las instalaciones deben estar formados en detección de riesgos y en el proceso de comunicación. Para mantenerlos concienciados y alerta es muy importante proporcionar de forma periódica información sobre el estado de las incidencias detectadas.
  - Gestión de las incidencias detectadas: puesto que las operaciones son realizadas por agentes externos en instalaciones externas, es fundamental asignar un responsable dentro de la organización para cada informe de condición o acto inseguro, que estará a cargo de las relaciones con el agente que efectivamente debe reparar la condición insegura o modificar un comportamiento. Esta asignación individual sumada al compromiso de la línea de mando es necesaria para eliminar ambigüedades y llegar al cierre de las incidencias.
  - Coordinación y seguimiento del proceso: es muy importante que se designe un equipo a cargo del sistema. Además de coordinar que el proceso se desarolla de la forma establecida, se debe encargar de hacer un seguimiento y analizar los datos obtenidos con el fin de identificar tendencias en los indicadores clave (KPIs) y extraer conclusiones que sirvan para mejorar el proceso.



## Buena Práctica: Comunicación Riesgo a Empresa y Trabajador

### Empresa: Medtronic

Medtronic es una empresa del sector de la tecnología sanitaria. Se dedica al diseño, fabricación y distribución de dispositivos médicos. Cuenta con una superficie de 9042 m<sup>2</sup> y una plantilla de 30 personas.

# Medtronic

#### DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Consiste en llevar a cabo una comunicación de riesgos y medidas preventivas doble, por un lado, se envía la documentación por mail a la empresa a la que pertenece el/la trabajador/a, con acuse de recibo, y por el otro, para asegurarnos de que el/la trabajador/a conoce los riesgos en nuestras instalaciones (ante la posibilidad de que su empresa no se los haya entregado), se le hace entrega del documento con éstos, más una breve explicación a su llegada a las instalaciones y previo al comienzo de su trabajo. Este documento es firmado por el trabajador para tener evidencia de su entrega.

#### RIESGOS LABORALES QUE REDUCE O MITIGA

Contribuye a la prevención de todos los riesgos derivados de la presencia en nuestras instalaciones pues el/la trabajador/a tiene conocimiento de ellos y de las medidas preventivas a tomar antes de comenzar su trabajo.

#### TIPO DE CENTRO DE TRABAJO

Debe ser implantada en cualquier centro de trabajo, cada empresa hará entrega de sus correspondientes riesgos y medidas preventivas.

#### AGENTES INVOLUCRADOS

Todos aquellos trabajadores/as externos/as que vayan a realizar trabajos en el interior de las instalaciones de la empresa.

#### ACCIONES DE CONTROL

La periodicidad con la que se hace entrega de los riesgos y medidas preventivas es cada vez que venga al centro un trabajador/a por primera vez y anual para aquellos/as trabajadores/as y empresas que vengan más de una vez al año.

#### DIRECTRICES PARA LA IMPLANTACIÓN DE LA MEDIDA

Elaboración de un documento sintético y práctico que contenga los riesgos a los que un/a trabajador/a externo/a que venga a realizar tareas a las instalaciones de la empresa, pueda estar expuesto/a. Así como, también las medidas preventivas que debe tomar para evitar que esos riesgos se materialicen y las normas, tanto en materia de seguridad y salud como medioambientales a las que debe ceñirse mientras permanezca en las instalaciones.

## Buena Práctica: Control de Entrada a Nave

### Empresa: CEVA Logistics

CEVA Logistics es una de las compañías globales líderes en la gestión integral de la cadena de suministro con presencia en más de 170 países. CEVA en Iberia está formada por más de 1.200 empleados que dan soporte a 2.500 clientes desde 28 centros. CEVA ofrece servicios integrales para toda la cadena de suministro centrándose en las necesidades del cliente y la excelencia en las operaciones.



#### DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Consulta de la garita de seguridad al departamento HSQE para ver si el/la conductor/a está acreditado/a para la entrada a la nave o solamente puede entrar al cuarto de camioneros/as, hasta que se realice la tarea de carga y descarga.

#### RIESGOS LABORALES QUE REDUCE O MITIGA

Evita la libre circulación de camioneros/as y conductores/as por la nave sin tener acreditación para realizar una tarea concreta.

#### TIPO DE CENTRO DE TRABAJO

Centro logístico, tipo almacén de entrada y salida de mercancía, incluida la carga completa.

#### AGENTES INVOLUCRADOS

Garita de seguridad, que consulta con el departamento HSQE y además informa a operaciones indicando si el conductor/a puede o no entrar en la nave.

#### ACCIONES DE CONTROL

Se hace un control sin previo aviso en planta, y el responsable de HSQE comprueba los datos de los conductores/as que hay en la nave para cotejarlos con los que están acreditados. Recordatorio a las empresas participantes de la necesidad de cumplir con la coordinación de actividades empresariales.

#### DIRECTRICES PARA LA IMPLANTACIÓN DE LA MEDIDA

Hay que ser muy estricto con este procedimiento, pues es tan sencillo que se puede saltar en cuanto haya una persona nueva dentro de alguno de los departamentos implicados (con mayor facilidad en el de seguridad pues se suele rotar al personal).

## Buena Práctica: Control de Carga Completa sin Acreditación

### Empresa: CEVA Logistics

CEVA Logistics es una de las compañías globales líderes en la gestión integral de la cadena de suministro con presencia en más de 170 países. CEVA en Iberia está formada por más de 1.200 empleados que dan soporte a 2.500 clientes desde 28 centros. CEVA ofrece servicios integrales para toda la cadena de suministro centrándose en las necesidades del cliente y la excelencia en las operaciones.



### DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Control de un/a conductor/a de la carga completa cuando no se tiene la acreditación completa para estar dentro de la nave. Se utiliza una jaula que coincide con las salidas de emergencia, de tal modo que el/la conductor/a entra desde el exterior y se está allí quieto/a comprobando la carga sin necesidad de estar en el interior de la nave.

### RIESGOS LABORALES QUE REDUCE O MITIGA

Evita la libre circulación de camioneros/as y conductores/as por la nave sin tener acreditación para realizar una tarea concreta.

### TIPO DE CENTRO DE TRABAJO

Centro logístico, tipo almacén de entrada y salida de mercancía, incluida la carga completa.

### AGENTES INVOLUCRADOS

Garita de seguridad, que consulta con el departamento HSQE y además informa a operaciones indicando que el conductor X no tiene acreditación y debe controlar la carga completa y solo debe utilizar el muelle X.

### ACCIONES DE CONTROL

Se hace un control sin previo aviso en planta, y el responsable de HSQE comprueba los datos de los conductores/as que hay en la nave para cotejarlos con los que están acreditados/as.

Recordatorio a las empresas participantes de la necesidad de cumplir con la coordinación de actividades empresariales.

### DIRECTRICES PARA LA IMPLANTACIÓN DE LA MEDIDA

Hay que ser muy estricto con este procedimiento, pues es tan sencillo que se puede saltar en cuanto haya una persona nueva dentro de alguno de los departamentos implicados (con mayor facilidad en el de seguridad pues se suele rotar al personal).

## Buena Práctica: Control de descarga de contenedores externalizado

### Empresa: CEVA Logistics

CEVA Logistics es una de las compañías globales líderes en la gestión integral de la cadena de suministro con presencia en más de 170 países. CEVA en Iberia está formada por más de 1.200 empleados que dan soporte a 2.500 clientes desde 28 centros. CEVA ofrece servicios integrales para toda la cadena de suministro centrándose en las necesidades del cliente y la excelencia en las operaciones.



#### DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

Control de la formación en manipulación de cargas y uso de maquinaria dentro de las instalaciones CEVA. Se da una formación a los/as operarios/as antes del inicio de los trabajos la primera vez que acuden al centro. Se coteja también la formación aportada valorando la validez de la misma por parte del departamento HSQE.

#### RIESGOS LABORALES QUE REDUCE O MITIGA

Evita un mal uso de la maquinaria cedida para la realización de la descarga de contenedores.

#### TIPO DE CENTRO DE TRABAJO

Centro logístico, tipo almacén de carga y descarga de contenedores.

#### AGENTES INVOLUCRADOS

Garita de seguridad, departamento de Operaciones, departamento HSQE y empresa subcontratada. Se pone en conocimiento del comité de Seguridad y Salud.

#### ACCIONES DE CONTROL

Departamento de HSQE realiza una formación inicial del uso correcto de la maquinaria a utilizar y se firma un documento de cesión de maquinaria (exclusivamente se puede utilizar la que aparece en el documento).

Se hace un control sin previo aviso en planta, y el/la responsable de HSQE comprueba los datos le los trabajadores que hay en la nave para cotejarlos con los que están acreditados. Recordatorio a las empresas participantes de la necesidad de cumplir con la coordinación de actividades empresariales.

#### DIRECTRICES PARA LA IMPLANTACIÓN DE LA MEDIDA

Hay que ser muy estricto con este procedimiento, y llevar un control documental al día, pues es tan sencillo que se puede saltar en cuanto haya una persona nueva dentro de alguno de los departamentos implicados (con mayor facilidad en el de seguridad pues se suele rotar al personal).

## 8. Conclusiones

**1.** La evolución general de la siniestralidad laboral en la Comunidad de Madrid, dentro del sector de los operadores logísticos y del transporte muestra una tendencia sostenida y favorable durante los últimos años.

**2.** No obstante, se pone de manifiesto que la coordinación de actividades empresariales está todavía muy lejos de ser una herramienta eficaz para la prevención de riesgos laborales, debido principalmente a:

Las empresas toman muchas precauciones para estar legalmente cubiertas en el caso de que haya un accidente, pero se trabaja con mucha menos intensidad en implantar y cumplir medidas eficaces de coordinación de actividades para la prevención de riesgos.

Un centro de trabajo logístico recibe diariamente una gran cantidad y variedad de agentes con los que debe coordinar las actividades empresariales. La presión del tiempo y del trabajo hace que muchas veces los controles se relajen o que no se realicen.

Cuando se investigan los accidentes laborales, no se analiza hasta qué punto la causa raíz pudiera encontrarse en alguna deficiencia o incumplimiento de la coordinación de actividades.

En consecuencia no hay indicadores ni estadísticas que permitan valorar la eficacia de la coordinación de actividades, y ya se sabe que lo que no se mide no se puede mejorar.

No hay todavía una concienciación firme y generalizada de los beneficios de apostar por una correcta coordinación de actividades, frente a los riesgos y a las consecuencias de no hacerlo.

**3.** Se recomienda de forma prioritaria que se implanten planes de coordinación de actividades, adaptados a la situación y las necesidades de cada centro de trabajo, (siguiendo los modelos de gestión propuestos en el Capítulo 3 de este documento), en los que se establezca:

Responsabilidades y mecanismos de comunicación entre los agentes involucrados.

Definición de los aspectos legales que deben ser cumplidos.

Información a intercambiar y frecuencia.

Acciones y frecuencia de la formación de las personas involucradas.

Normas de adecuación de la maquinaria y de los espacios.

Investigación conjunta de incidentes y accidentes.

- Determinar si en la causa raíz de incidentes y accidentes se detecta alguna deficiencia en la coordinación de actividades.

- Creación y seguimiento de Indicador específico: Tanto por ciento de incidentes y accidentes entre cuyas causas se encuentre alguna deficiencia en la coordinación de actividades.

**4.** Las empresas que han puesto en marcha este tipo de planes confirman que los esfuerzos realizados para reducir los riesgos y la siniestralidad laboral, tienen un retorno casi inmediato en forma de mayor motivación y productividad de los empleados, y de imagen para la empresa.

**GUÍA DE RECOMENDACIONES Y BUENAS PRÁCTICAS PARA LA  
COORDINACIÓN EN LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES  
DEL SECTOR DE OPERADORES LOGÍSTICOS Y DE TRANSPORTE,  
QUE DESARROLLAN SU ACTIVIDAD DIARIA EN INSTALACIONES  
COMPARTIDAS DE TERCEROS**



Instituto Regional de Seguridad  
y Salud en el Trabajo  
CONSEJERÍA DE ECONOMÍA,  
EMPLEO Y HACIENDA

**Comunidad de Madrid**

