

LANEKO BIDE SEGURTASUNEN GIDA PRAKTIKOA

BALIABIDEEN ETA EDUKIEN GIDA



OSALAN

Laneko Segurtasun eta
Osasunerako Euskal Erakundea
Instituto Vasco de Seguridad y
Salud Laborales

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

SEGURTASUN SAILA
Segurtasun Sailburuordetza
Tráfico Zuzendaritza

DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD
Viceconsejería de Seguridad
Dirección de Tráfico

EDITOREA:

OSALAN. Laneko Segurtasunerako eta Osasunerako Euskal Erakundea.

EKOIZLEAK:

FESVIAL. Fundación Española para la Seguridad Vial
IGEP Industria Segurtasuneko Espainiako Plataforma Teknologikoa (PESI)
Fundación TECNALIA Research & Innovation

EGILEAK:

José Ignacio Lijarcio Cárcel (FESVIAL)
Javier Llamazares Robles (FESVIAL)
Javier Larrañeta Ibáñez (PESI)
Cristina Pérez Pérez (FESVIAL)
Cristina Catalá García (FESVIAL)
Juan Carlos Bajo Albarracín (FESVIAL)
Roberto Ramos García (FESVIAL)

LAGUNTZAILEAK:

M^a Victoria Remírez Munilla (OSALAN)
Xabier Domínguez García de Andoin (OSALAN)
Ander Arrieta Abasolo (OSALAN)
Josu Sierra Orrantia (DIRECCIÓN DE TRÁFICO)

KOORDINATZAILEA:

Juan Ramón Muñoz Santos (OSALAN)



EDUKIEN AURKIBIDEA

HITZAURREA	4
1. ATARIKOA	5
2. ESPARRU JURIDIKOA	7
3. PREBENTZIORAKO ETA LANEKO BIDE-SEGURTASUNERAKO PLANA	9
3.1 LANEKO BIDE-SEGURTASUNERAKO PLANAREN ELEMENTUAK	12
3.2 ISTRIPUAK IKERTZEA	13
4. ARRISKU-FAKTOREAK	14
4.1 ENPRESA	15
4.2 IBILGAILUA	17
4.3 BIDEA ETA JOAN-ETORRIA	19
4.4. GIZA FAKTOREA	21
5. ONDORIOAK	23
6. ERANSKINAK	25
ERANSKINAK 1. PREBENTZIO-NEURRIAK	26
ERANSKINAK 2.	
ERREFERENTZIEN LABURPENA ETA LANEKO BIDE-SEGURTASUNEKO BALIABIDEAK	30

HITZAURREA

Trafikoko istripuek giza eta ekonomia kalte larriak sortzen dituzte, eta arazo latza dira segurtasun eta osasun publikorako.

Horrez gain, laneko istripu asko joan-etorrietan gertatzen dira, eta ehunekoa itzel handitzen da laneko istripuek heriotza dakartenean.

Hori dela eta, laneko bide-segurtasuna gakoa izan behar da langileen segurtasuna eta osasuna hobetzeko.

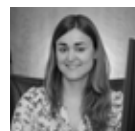
Edu bertsuan, kontuan eduki behar dugu laneko arriskuak enpresa kudeatzeko sistema orokorrean integratzea Laneko Arriskuen Prebentzioaren 31/1995 Legean aipatutako oinarritzko printzipioetako bat dela. Laneko arriskuon prebentzioa enpresako jardueraren guztietan sartu beharko da, baita enpresako hierarkia-maila guztietan ere.

Hori dela eta, gida hau landu da laneko bide-segurtasuna enpresaren prebentzio sisteman orokorrean sartzeko, hau da, prebentzio planean.

Gida tresna praktikoa eta erraza da laneko bide-segurtasunaren inguruko prebentzio jarduerak errazte aldera; gida gure enpresa txikiei bereziki dago zuzenduta, alderdi tekniko, ekonomiko eta prebentziokoak integratu daitezkeen lan baldintza hobeak lortze aldera.



Izaskun Urien Azpitarte
Osalaneko zuzendari nagusia



Garbiñe Sáez Molinuevo
Trafikoko zuzendaria

1

ATARIKOA

Zirkulazio-istripuek eragin handia dute gizartean, osasunean, ekonomian eta lanean. Gauzak horrela, Munduko Osasun Erakundeak osasun publikoko arazotzat jotzen ditu, eta, haren kalkuluen arabera, 2020. urtean zirkulazio-istripuek eragindako lesioak hamar heriotza-kausa nagusien artean hirugarrena izango dira mundu osoan.

Laneko istripuei dagokienez, zirkulazio-istripuak guztizkoaren % 11 baino gehiago dira. Horrez gainera, zenbat eta larriagoa izan istripua, orduan eta handiagoa da haren eragina. Hala, heriotza eragiten duten laneko istripuen %30 dira, Laneko Segurtasun eta Higienarako Institutu Nazionalaren azken txosteneko datuen arabera.

Hala ere, **zeri buruz ari gara zehazki laneko zirkulazio-istripu bati edo laneko bide-istripu bati buruz hitz egiten dugunean?**

Laneko bide-istripu esaten zaio langile batek lanaldia-
ren barruan edo etxetik lanerako edo lanetik etxerako joan-etorrietan izandako istripuei, baldin eta ibiltzen ari den ibilgailu bat tartean izan bada beti. Definizio horren arabera, bi laneko zirkulazio-istripu daude:

- **“In itinere” gertatutako laneko zirkulazio-istripuak:**

Langileak lanera joatean edo lanetik itzultzean izandako istripua da. Ez du ordu-mugarik (Gizarte Segurantzaren Lege Orokorraren 156. artikulua). “In itinere” gertatutako

istripuak 3 irizpide edo elementu erabakigarri ditu: lanera joateko ibilbidean edo lanetik itzultzekoan gertatzea, lanaren eta istripuaren artean etenaldirik ez izatea, eta ohiko ibilbidetik joatea.

Jurisprudentziak lanketa handia egin du “in itinere” gertatutako laneko istripuaren inguruan. Jurisprudentziak ezinbesteko betekizun hauek eskatzen ditu: lanera joateko edo lanetik itzultzeko bidean borondatezko etenaldirik ez egitea; ohiko bidetik egitea beti; eta elementu teleologikoa gertatzea, hau da, istripua lan egin behar zelako edo lanaren ondorioz gertatzea. Horrez gainera, printzipio murriztaile garbia ezartzen du “in itinere” gertatutako laneko istriputzat hartu ahal izateko, laneko bidean izandako lesioaren edo kaltearen kausa lanak izan behar dela edo lana aintzat hartuta izan behar dela lesioa.

- **Zirkulazio-istripuak lanaldian:** lan-arrazoiengatik lanean gertatutakoak dira. Lanaldian bi zirkulazio-istripu mota izan daitezke:

Gidari profesionalen istripua: ibilgailua lana egiteko lantoki gisa erabiltzen duen langileak izandakoa edo eragindakoa, hala nola garraiolariek, mezulariek edo garraio-zerbitzuetako gidariek. Talde horren barruan aintzat hartzen dira lantokietan ibilgailuekin izandako istripuak, hala nola obretan eta fabrika handietan.

“Zereginean” gertatutako istripua: ibilgailua etengabe erabiltzen ez duten, baina enpresatik kanpo dauden instalazioetarako joan-etorriak egiten dituzten langileei gertatutakoa.

OSALANek argitaratutako 2015eko ezbehar-kopuruari buruzko txosteneko datuen arabera, “in itinere” gertatutako istripuen % 48,3 dira zirkulazio-istripuak. Aldiz, lanaldiaren barruan gertatutakoen artean, % 2,7 dira soilik zirkulazio-istripuak.

Horrez gain, kategoria horren barruan, larrienak dira. Aitzitik, “in itinere” gertatutako istripuen kasuan, trafiko-istripuak izan ziren istripu hilgarri guztien kausa, eta istripu larrien % 72,7rena ere bai.

Munduko Osasun Erakundeak nahiz Europako Batzordeak **zera eskatu diete gobernuei: ahaleginak eta irizpideak bateratzeko**, zenbait hurbilbidetatik edo espaziotatik biztanleriari mugikortasuna eta bide-segurtasuna hobetzen laguntzeko; herritarrek (zirkulazioak kalteak eragin diezazkieke talde horiei) elkarrekin, erakundeetan, ikastetxeetan eta enpresetan elkarbizi dira, besteak beste, eta haietara joan behar da bide-segurtasunean esku hartzeko. Bide-segurtasunaren Europako Kartak asko errazten du bide hori, eta, zorionez, azken urteetan askotariko ekimenak egin dira erakundeen arteko lankidetzari esker.

Mugikortasuna lan munduan da istripu kopurua gutxitu nahi duten erakunde publiko eta pribatuek jorratu nahi duten gaietako bat da. EAEn: Osalan eta Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritza, sindikatu eta enpresaburu erakundeak.

Ahalegin horri esker, azken urteotan, Euskadin hildako pertsona kopurua % 56 jaitsi da, eta biktimak sortu dituzten istripuen kopurua, berriz, % 26. Orain, hildakoen kopurua izugarri murriztu ondoren, erronka are handiago bat planteatu da: istripuen kopuruak behera egiteko joerarekin jarraitzea. Horretarako, garrantzitsua da laneko zirkulazio-arriskuak prebenitzeko elkarrekin lan egitea administrazioek, enpresek eta, oro har, gizarteak.

GIDA HONEN HELBURUA DA LANeko BIDE-SEGURTASUNAREN KULTURA SUSTATZEA ETA SENDOTZEA LANBIDE GUZTIETAN ETA ENPRESEN JARDUE-RA-SEKTORE GUZTIETAN.

Gida hau egiteko, garrantzitsua izan da Laneko Segurtasun eta Osasunerako Erakundeak, OSALANek, Eusko Jaurlaritzako Trafiko Zuzendaritza Nagusiarekin, TRAFIKOArekin, batera 2015-2016. urtean egindako lana. Erakunde horiek zenbait erakunderi, enpresari eta prebentzio-zerbitzuri lan-batzorde batera dei egin zieten, Euskadiko laneko bide-segurtasunaren egungo egoera aztertzeko.

DOKUMENTU HONEK ATAL HAU EK DITU:

- Laneko bide-segurtasuna arautzen duen esparru juridikoari buruzko sarrera bat.
- Laneko Bide-segurtasunerako Planaren elementuei eta faseei buruzko atal bat.
- Plana egiteko aintzat hartu diren arrisku-faktore nagusiei buruzko kapitulu bat.
- Eranskinak, non Laneko Bide-segurtasuna kudeatzeko tresna baliagarriak garatzen diren.

2

ESPARRU JURIDIKOA

ESPARRU JURIDIKOA

Enpresako langile batek enpresaburuaren kontura gidatzen badu ibilgailu bat mendekotasuneko harreman juridiko baten barruan, honakoak hartu behar dira kontuan: ibilgailu bat gidatzen duen eta herritar gisa duen erantzukizuna eta laneko arriskuak prebenitzeko araudia.

Araudi hori garatzeko xedapenen nagusia **Laneko arriskuen prebentziorako 31/1995 Legea da**. Legearen arabera, erantzukizuna enpresaburuarena da, langileen segurtasuna eta osasuna bermatu behar baitu eta baliabide guztiak jarri behar ditu laneko arriskurik gerta ez dadin.

Arau da arriskuen prebentzioan laneko bide-segurtasuna aintzat hartzeko araudi-oinarri nagusia.

Lan Ikuskaritza eta Gizarte Segurantzako jarduketetarako Gidak 31/1995 Legeari egindako azterketari jarraituz, 14.2. artikuluan zehazten da ibilgailuen gidatzeak eragindako berariazko arriskuen aurrean

babesteko enpresa-betebeharra.

Horrez gainera, 16.2. artikulua babes hori jardueraren berariazko baliabidera egokitzeko ardura esleitzen dio enpresaburuari, eta 15.1. artikulua, berriz, ibilgailuaren gidari lanpostuko jarduera zehatza zer langileren esku utziko duen egoki hautatzekoa, zer gaitasun eta gabezia dituen jakinda, eta lanpostuko arriskuei eta prebentzio egokiari eta espezifikoari buruzko informazioa emanaz.

Lege horretaz gain, beste lege, arau eta dokumentu estrategiko batzuk daude, denboraren joanean balioa eman diotenak laneko segurtasunari, administrazioak eta enpresak prebentzioaren ikuspuntutik lanean has daitezten. Ondoren, lege, arau eta dokumentu nagusiak azalduko ditugu:

- **Gizarte Segurantzaren Lege Orokorra.** Laneko arriskuaren eta laneko zirkulazio-arriskuaren kontzeptua aintzat hartzen hasi zen (Legegintzako 8/2015 Errege Dekretuaren 156. artikulua).

- **404/2010 Errege Dekretua.** Dekretu horren bidez, lan-istripuak nabarmen gutxitzen eta aurrea hartzen lagundu duten enpresen aldeko neurriak ezartzen dira, hain zuzen, kontingentzia profesionalengatik ordaindu beharreko kotizazioak murriztea. Enpresan bideetako mugikortasun-planak izatea jasotzen du, lanean zereginen eta “in itinere” gertatutako istripuak prebenitzeko neurri gisa.

- **Lan Ministerioaren eta Barne Ministerioaren arteko 2011ko martxoaren 1eko lankidetzak-hitzarmena,** martxoaren 31ko 404/2010 Errege Dekretua garatzekoa. Enpresako mugikortasunerako eta bide-segurtasunerako

planen bidez laneko istripuak murrizten eta haiei aurrea hartzen lagundu duten enpresen aldeko neurriak ezartzen ditu, hain zuzen, kontingentzia profesionalengatik ordaindu beharreko kotizazioak murriztea, eta plan horien gutxieneko edukia arautzen du, enpresetan bide-segurtasunaren kultura ezartzen laguntzeko.

- **2015-2020 aldiko Euskadiko Bide-segurtasun eta Mugikortasun Seguru eta Jasangarrirako Plan Estrategikoa,** Eusko Jaurlaritza buru duen asmo handiko plan honek gaiari loturiko agente guztien lankidetzak eta inplikazioak behar ditu, eta helburu argiak dauzka: helburu estrategikoak hauek dira: kolektibo ahulak babestea, zirkulazioaren kudeaketa hobetzea errepide nagusietan, bigarren mailako errepideetako bide-segurtasuna, egokiak ez diren jarrerak zuzentzea eta hiri-inguruneetan mugikortasun segurua sustatzea.

- **2015-2020rako Laneko Segurtasun eta Osasuneko Eusko Estrategia** Lan-ingurune osasuntsua, bizitza osasuntsurako osagai dela ezartzen du. Laneko bide-arriskuei dagokienez, “in itinere” istripuak oso gutxi murriztu direla azpimarratzen du, eta, beste zenbait neurriren artean, ikerketa sustatzea eta sentsibilizazioan ahalegin handiagoak egitea proposatzen du.

- **Bide-segurtasunerako eta Mugikortasun Segururako eta Iraunkorrerako Plan Estrategikoa 2015-2020.** 2020. urteari begira, istripuak murrizteko estrategia baten oinarriak ezartzen ditu. Estrategia hori zenbait tresnaren bidez zehaztuko da: urteko kudeaketa-planak, Jarraipen eta Ebaluazio Plan bat, eta horren ondoriozko Aginte Taula Estrategikoa.



3

**PREBENTZIORAKO ETA LANEKO
BIDE-SEGURTASUNERAKO PLANA**

PREBENTZIORAKO ETA LANEKO BIDE-SEGURTASUNERAKO PLANA

Laneko zirkulazio-istripua laneko segurtasun- eta osasun-arazo bat da, eta, horrenbestez, enpresetako Laneko Arriskuen Prebentzio Planean aintzat hartu behar da. Prebentzio Plan horretan kontuan izan behar dira antolaketa-alderdi guztiak, prozesuak, ekintzak eta abar, bide-arriskuei eragiten dieten neurrian.

Erakunde batzuetan, oro har, enpresa handietan, Prebentzio Planean bide-segurtasunari buruzko alderdiak aintzat hartuta daudela gorabehera, Laneko Bide-segurtasunerako Planak diseinatzen dira. Plan horietan, bide-segurtasunaren esparruko prebentzio-jarduerak zehaztasun handiagoz daude adierazita.

Garrantzitsua da azpimarratzea laneko bide-segurtasunak ez duela gidatzeko zeregin nagusia duten langileengan soilik eragina, baizik eta, beste funtzio batzuk izan arren, lanagatik joan-etorriak egiten dituzten langileengan ere bai, ibilgailu pribatuan, flotako ibilgailuan, enpresakoan edo beste edozein garraiobidetan egiten badute ere.

Horrez gainera, laneko bide-segurtasuna

kudeatzeak berekin dakar segurtasun hori prebentzio-ekintzarekin uztartzea. Horretarako, enpresako zenbait kide inplikatu behar dira, hala nola zuzendaritza eta prebentzio-arduradunak, eta beste arlo batzuen inplikazioa ere lortu behar da. Langileek ere aktiboki parte hartu behar dute.

Jarraian azalduko dugu zer alderdi nagusi hartu behar diren aintzat laneko bide-segurtasuna edozein prebentzio-jarduerak bete beharreko urratsetan uztartzeko:

● Prebentzio-ekintzaren printzipioak kontuan izatea.

Laneko bide-segurtasunaren kudeaketak prebentzio-ekintzaren printzipioak bete behar ditu, besteak beste: arriskuak saihestea (adibidez, telelanaren bidez, bideo-konferentzia bidezko bileren bidez eta abarren bidez joan-etorrien kopurua murriztea); laneko bide-segurtasuneko arriskuak ebaluatzea (egindako joan-etorriak eta euren ezaugarriak ezagutzea); jatorritik egitea arriskuen aurka (automobil-parkearen antzinasuna murriztea, ibilgailuetan zulaketak konpontzeko kitak jartzea); teknikaren bilakaera aintzat izatea (gidatzen ari den bitartean ez erabiltzea gailu elektronikoak eta komunikaziokoak); arriskutsua denaren ordeztu arrisku gutxiago duen zerbait jartzea (garraiobideak aukeratzea, ibilbideak hautatzea, etab.); prebentzioa planifikatzea (neurri guztiek planifikatuta egon behar dute eta enpresako prozesuetan eta antolaketan uztartuta); taldeko babesa banakoaren babe-

saren gainetik jartzen dituzten neurriak hartzea (anexkak erabiltzea) eta beharrezko jarraibideak ematea langileei (informazioa eta prestakuntza).

● Laneko arriskuen prebentzioa enpresako kudeaketa-sistema orokorrean aintzat hartu beharko da

Kudeaketa-sistemako jardueretan nahiz hierarkia-maila guztietan, laneko arriskuen prebentzio-plan bat ezarri eta aplikatuz, gainerako prebentzio-jarduerekin bezala, laneko bide-segurtasuna enpresako kudeaketan, prozesuetan, antolaketan eta abarretan aintzat hartu beharko da, prebentzio-planaren bidez, langileei arriskuak sortzeko beste elementu bat den aldetik.

● Laneko bide-segurtasuneko arriskuak ebaluatzea

Laneko bide-arriskuak enpresako beste edozein arrisku mota bezala ebaluatu behar dira. Laneko zereginetan izandako arriskuak nahiz “in itinere” joan-etorrietan izandako arriskuak hartu behar dira aintzat. Halaber, ibilgailuak erabili eta gidatzearen ondoriozko bide-arriskuez gain, langileek bidea erabiltzearekin lotutako arriskuak ere aintzat hartu behar dira, hala nola oinez doazenean eta garraiobide bat erabiltzen ari direnean. Arriskuen magnitudea kuantifikatzeko metodoak erabili behar dira eta, horren ondorioz, haiek zuzentzeko lehenasuna arazoituz hierarkizatzen baitu. Adibidez, William T. Finek proposatutako Arriskuak kontrolatzeko Ebaluazio Matematikoa.

Hasteko, laneko bide-arriskuen kasuistikan agertutako hutsuneak hautematen dira, eta, ondoren, istripu bat gertatzeko probabilitatea kalkulatzeko, ondorioek zer magnitude izatea espero den aintzat hartuz eta hutsune horietako bakoitzarekin lotutako arriskuak ebaluatuz. Helburua da arriskuak kentzeko eta kontrolatzeko lehenasunak ezartzea, behar adina baliabide erabiliz horretarako. Edonola ere, ebaluazioaren funtsezko hiru kontzeptuak zehaztea lortu behar da beti. Hauek dira:

-Arrisku faktore jakin batzuk kalte bihurtzeko probabilitatea.

-Kalteen ondorioak

Metodologia horren oinarriak kalteak sortzeko probabilitatea eta kalte horren ondorioa dira. Era berean, probabilitate hori langilearen eraginkortasun eta esposizioaren isla izango da. Horrela, faktore horien produktu hirukoitzaren bidez arriskua kuantifika dezakegu eta lehentasunak ezarri.

● Arriskuak kendu edo murrizteko eta kontrolatzeko beharrezko prebentzio-jarduerak garatzea.

Laneko bide-segurtasuneko arriskuak kentzeko, edo behintzat murrizteko, jarduera guztiak planifikatu behar dira (joan-etorriak gutxitzea, informazioa eta prestakuntza, ibilgailuen mantentzea eta abar).

● Lan-ekipamenduak eta babes-baliabideak

Ibilgailuak lan-ekipamenduak dira, nahiz eta homologazio-, fabrikazio-, berrikusketa- eta mantentze-araudi espezifikoa izan, enpresako gainerako lan-ekipamenduak balira bezala kudeatu behar dira (erosketan ibilgailuen ezaugarriak zehaztea, ibilgailuen mantentze-lanak eta berrikusketak).

1215/97 Errege Dekretuarekin bat, enpresaburuak hauek ziurtatu behar ditu:

a) langileen eskura jarritako ibilgailuak egokiak direla erabiliko diren lanerako (joan-etorri motak, klima-baldintzak, erabilera-baldintzak eta abar);

b) ibilgailuek legedia aplikagarria betetzen dutela (fabrikazioa, homologazioa eta abar.);

c) ibilgailuen mantentze-lanak fabrikatzailearen jarraibideei jarraituz egiten direla, eta legezko aldian behingo

ikusketak egiten zaizkiela ibilgailuei (ibilgailuen Ikuskaritza Teknikoak); eta

d) mantentze-lanak alde batera utzita, uneoro ibilgailuen egoera ona eta segurtasuna bermatzeko kontrolak egiten direla (gurpilen egoera, fluidoak, argiak, seinaleztapena eta abar).

e) Ibilgailuen segurtasun-baliabideak egoera onean egon behar dute (segurtasun aktiboa eta pasiboa), eta ekipamenduak izan behar dituzte, hala nola txaleko islatzaileak eta seinaleztapen trianguluak. ekipamendu horiek ibilgailua eskuragarri eta egoera onean daudela bermatu behar dira.

● Langileen informazioa, kontsulta eta partaidetza

Egingo diren jarduerak guztien berri eman beharko zaie langileen ordezkariari eta haiekin kontsultatu beharko dira, langileek informazioa jaso dezaten eta sistema informazio horren bidez atzerailika dadin.

Kontsulta- eta partaidetza-sistematik laneko arriskuen prebentzioaren beste alderdi batzuekin erabilitako sistematika berari jarraitu behar dio.

● Langileei bide segurtasunaren inguruko prestakuntza ematea

Enpresa batean egiten den lan-jardueraren arabera, langileen laneko bide-arriskuari buruzko prestakuntzak bi ikuspuntu ditu:

a) atal orokor bat, langile guztientzako berdina

b) enpresaren sektoreko berezko arriskuei edo arrisku bereizgarriei buruzko atal espezifiko bat.

Halaber, tarteko aginteei eta prebentzio-ordezkariei berariazko prestakuntza ematea gomendatzen da.

● Larrialdi-neurriak

Langileak informazioa eta prestakuntza jaso behar du zirkulazio-istripuren bat edo zirkulazioan gorabeheraren bat izaten bada nola jokatu jakiteko, gertatzen direnean segurtasunez joka dezan (lehen laguntzak, nori abisatu behar dion, non utzi ibilgailua eta abar).

● Arrisku larri eta hur-hurrekoa

Gidatzen ari garen bitartean, arrisku-egoerak eta hur-hurrekoak gerta daitezke, hala nola egoera klimatologiko txarra. Horrelako egoeraren suertatuz gero, gidariak jakin behar du gidatzeari utz diezaiokeela, eta horrek ez diola kalterik eragingo.

● Osasunaren zaintza

Zenbait jarduerak, hala nola gidatzeak, langileei eragin diezazkiekeen kalteak kontuan izan behar dira osasuna zaintzeko jardueren artean.

Zenbait egoerak bide-istripu bat izateko arriskua areagotzen dute, hala nola gaixotasunagatik zenbait botika hartzeak eta estres-egoerek. Hori dela eta, osasunaren zaintzak kontuan izan behar ditu langile bakoitzaren ezaugarriak eta berariazko egoerak.

● Agiriak

Laneko bide-segurtasunaren ondorioz sortutako dokumentazioa prebentzio-dokumentazio guztiaren baitan sartuta geratu behar da: prebentzio-planeari, arriskuen ebaluazioari, istripuen ikerketa-txostenetari eta abarretan.

Gauza da, kasu askotan, laneko bide-segurtasunerako planak dokumentu independente gisa egiten direla. Hala ere, horrek ez dakar berekin prebentzioaren arloko edozein jarduerak bete beharreko betekizunak ez betetzea eta enpresako prebentzio-planeari sartuta egotea.

- **Istripuak ikertzea**

Laneko bide-segurtasunarekin lotutako istripu eta gora-behera guztiak ikertu egin behar dira, zerk eragin dituen jakiteko eta kausa horien aurrean zerbait egiteko, ezbeharririk berriz izan ez dadin.

- **Erregelamenduzko kontu-ikuskaritza**

Enpresak erregelamenduzko kontu-ikuskaritza egin behar duenean, laneko bide-segurtasuna ere aintzat hartu behar du.

Jarduketa-sistematika bat dator laneko arriskuen beste prebentzio-jardueren kudeaketa-sistematikarekin.

3.1 LANEKO BIDE-SEGURTASUNERAKO PLANAREN ELEMENTUAK

Laneko Bide-segurtasunerako Plan bat egiteko garaian, eskema hau bezalako bat erabil daiteke, plana enpresa bakoitzaren egoera berezietara ahalik eta gehien egokitzeke, eta, hala, enpresako alor guztiei plana betetzea errazteko.

Garrantzitsua da zuzendaritzaren eta eragile parte-hartzaile guztien babesa eta konpromisoa izatea. Hori dela eta, baliagarria izango da laneko bide-segurtasunaren helburuak zuzendaritzari nahiz langileen ordezkariari aurkeztea. Halaber, garrantzitsua da Planaren jarraipena egiteko arduradun bat izendatzea, eta, aldian-aldian, ondorioen txosten bat aurkeztea, nola funtzionatzen ari den aztertzeke



1. FASEA: ANALISIA

Plana egiten hasteko, beharrezkoa da azterketa egitea. Azterketan, zenbait tresnaren bidez –gida honen eranskinetan deskribatutakoak, besteak beste–, kasu jakin bakoitzaren ezaugarriak sakon aztertuko dira, ondoren, ahalik eta tresnarik egokituenak diseinatzeko. Fase honetan, enpresaren eta joan-etorriekin lotutako jarduera motaren ezaugarriak, laneko bide-segurtasuna, eta laneko bide-istripuen eragina eta ezaugarriak aztertuko dira.

2. FASEA: ARRISKUEN EBALUAZIOA

Hurrengo urratsa arriskuak ebaluatzea da. Aurreko azterketaren ondorioak oinarri hartuta, enpresak laneko bide-segurtasunean zer arrisku nagusiri aurre egin behar dien ezarriko da, eta esku-hartzearen lehentasunen elementu kritikoak ezarri. Arrisku horiek arrisku-faktoretan multzokatuz sailka daitezke, esate baterako, gida honen 4. puntuan aurkezten dugun egiturari jarraituz.

3. FASEA. PLANAREN DISEINUA

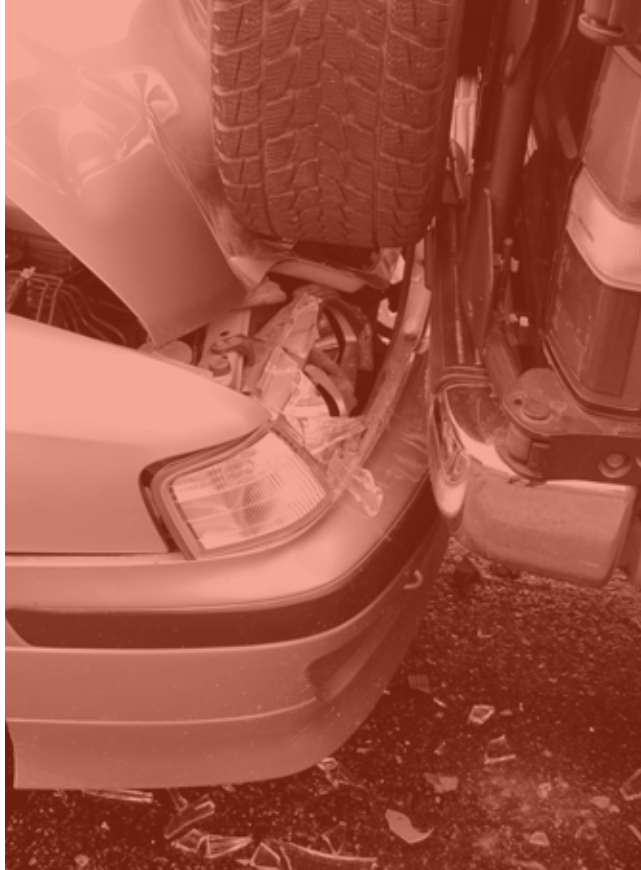
Lehentasun horiek kontuan izanda, plana diseinatzeko fasean, helburu orokorrak eta berariazkoak edo eragiketa-helburuak ezarriko dira, bai eta helburu horiek lortzeko ekintza-ildo nagusiak ere. Jarriko dira ildo horiek neurri ahalik eta zehatzen bidez garatuko dira, eta arduradunak esleituko zaizkio neurri bakoitzari, baita betetzeko epe zehatza ere. Gida honen I. eranskinean prebentzio-neurri posible horien adibide batzuk aurkituko ditugu fitxa eran. Garrantzitsua da azpimarratzea adibide horiek egokitu egin behar direla azterketaren fasean enpresa bakoitzari hautemandako egoeretara..

4. FASEA: PLANA GARATZEA

Bahin diseinatuta, plana garatuko da aurreikusitako denboran. Plana bukatu ondoren, garrantzitsua da emaitzak ebaluazioaren fasean aztertzea. Horretarako, garrantzitsua da hasieratik pentsatzea plana egiten ari den bitartean zer aurrerapen izan dituen monitorizatzeko mekanismoak nahiz neurrietako bakoitza zenbateraino bete den egiaztatzeke adierazleak.

5. FASEA. PLANAREN EBALUAZIOA

Planaren ebaluazioak neurri horiek zenbateraino bete diren, monitorizatzearen emaitzak, eta, azkenik, planaren emaitzak aztertuko ditu. Horri esker, hobekuntzak egin ahal izango dira, ondoko planak diseinatu ahal izateko.



3.2. ISTRIPUAK IKERTZEA

Islitripuak ikertzeko prozesuan zer baldintzatan gertatu zen aztertzen da, zer faktorek eragin zuten.

Prozesu hori behar adina eskumen duten zenbait erakunderen edo entitateren bidez egin daiteke, ikerketaren emaitza baliozko legezko erreferente izan dadin.

Ikerketa nagusia agintaritzako agenteek egiten dutena da, eta gainerako prozesu osoaren informazio-iturri nagusia da:

-Islitripua udal esparruan gertatu bada, Udaltzaingoak egiten du.

-Udalez gaindiko bide sareen kasuan, Ertzaintza.

Zirkulazio-arrisku bat izan ondoren, agintaritzaren agente horiek atestatu bat egiten dute, istripuaren formularioari edo parteari jarraituz, eta atestatuan aintzat hartzen da istripuaren begizko ikuskatzea (kasurik larrienetan edo zailtasun handienekoetan, argazkilaritza-erreportajea ere egin behar izaten da). Begizko ikuskatzean, besteak beste, galtzadaren egoera, seinaleztapena, ikusgarritasuna, bide-tartea, bide-zorua, ingurumen-baldintzak eta frenoaren arrastoak adierazi behar dira.

Horrekin batera, istripuaren marrazki bat eta krokis bat egin behar dute, eta ibilgailuak, gidariak, bidaiariak eta lekukoak adierazi, bai eta zaurituak eta kalte materialak ere.

Segurtasun-indarren ikerketek gain, hauek ere ikerketak egiten dituzte istripuaren ondoren:

-Islitripuan nahasitako pertsonen, ibilgailuen edo salgaien aseguru-konpainiek.

Besteren kontura lan egiten duten langileak badaude nahasita istripuan, hauek ere ikerketak egiten dituzte:

- Arriskuei aurrea hartzeko antolaketa.

-Osalanek, Lan Ikuskaritzak, etab.



4

ARRISKU-FAKTOREAK

ARRISKU - FAKTOREAK

Ondoko azalpen-fitxa hauek istripu batean oinarritzko elementuetan esku hartzen duten faktoreak deskonposatzen dituzte, faktore horiek hautemateko, ebaluatzeko, faktore horiei aurre egiteko, prebentzioa planifikatzeko eta neurri egokiak hartzeko zereginak errazteko.

Garrantzitsua da azpimarratzea zirkulazio-istripuek kausa anitzak izan ditzaketela. Zirkulazio-istripua ez du eragiten faktore bakar batek, faktore ugari batera baizik. Adibidez, enpresaren erabaki oker batek, edo ibilbidea desegoki planifikatzeak, eguraldi txarrak eta gehiegizko abiadurak. Faktore horietako bakoitzak berariazko garrantzia izango du istripuan, baina inoiz ez da izango istripuaren azalpen soila eman-goen duen kausa bakar bat.

Gida honen eranskin gisa, zenbait neurri garatu dira fitxa eran adibide gisa, arrisku-faktore horietako bakoitza murrizten laguntzeko. Fitxa horiek Laneko Bide-segurtasunerako Planaren parte izan daitezke, enpresa bakoitzaren baldintzetara egokituz beti.

4.1 ENPRESA

Oraingoan, zirkulazio-istripuetan nahasitako faktore klasikoez gain (ibilgailua, bidea/ingurunea eta giza faktorea), enpresa ere aipatu dugu. Sailkapen honen bidez, laneko bide-segurtasunaren berezko elementuak aipatu nahi ditugu, hain zuzen, enpresa-jardueraren testuinguruan izaten direnak. Horrek ez du esan nahi, funtsean, gizakiak eragindako elementuei buruz ari ez garenik.

Faktore horrek enpresa-jardueraren berezko baldintzatzaileak biltzen ditu, langileen gidatzeari eragiten diotena.

Enpresa orokorrean gain, garrantzitsua da garraio enpresak aipatzea, sektore horren berezitasun guztiak aztertu barik, gida espezializatuen helburua baita.

Errepide bidezko garraioaren jarduera profesionala Lurreko Garraioak Antolatzeko 16/1987 Legearen bidez arautzen dira. Arau horrek lurreko garraioak sailkatzen ditu. Izaeraren arabera, publikoak edo pribatuak dira.

Bidaiarientzako garraio publiko erregularrek baimen berezia behar dute; eta jarraitutasunaren arabera, behin betikoak edo aldi baterakoak izan daitezke. Erabileraren arabera, orokorrak edo bereziak dira.

Garraio pribatuak garraio pribatu partikularrak edo garraio pribatu osagarriak izan daitezke.

-Garraiatzen denaren arabera, bidaiari garraioan, salgaien garraioan eta garraio mistoan.

Oinarritzko sailkapen horiez gain, legeak garraioaren beste sailkapen hauek ere aintzat hartzen ditu:

- Bidaiarien errepide bidezko garraio publikoak, garraio erregularrak edo lineaz kanpoko garraioak izan daitezke, aurretik ezarritako ibilbideetan egiten diren edo ez, eta aurretik ezarritako egutegiei eta ordutegiei atxikita dauden edo ez kontuan hartuta.

- Zer esparrutan egiten diren kontuan hartuta, garraioak barne-garraiotan edo nazioarteko garraiotan sailka daitezke.

-Garraiatzen denaren berezitasuna dela eta, garraio bereziak ditugu



ENPRESA. ENPRESAREN KONPROMISOA

DESKRIBAPENA

Enpresa batean, hierarkia-maila guztietan, laneko bide-segurtasunarekin edo bide-kulturarekin konpromisoa izateari egiten dio erreferentzia arrisku horrek.

NOLA IDENTIFIKATU ARRISKUA

-Aipatzen al dira laneko segurtasun- eta osasun-politikan laneko bide-segurtasunari buruzko alderdiak?

-Zerbait egiten da joan-etorrien kopurua gutxitzeko?

-Egiten al da laneko bide-segurtasunaren bilakaeraren jarraipena?

-Aplikatzen al dira neurri zuzentzaileak jarraipen horren ondorioz?

-Sentsibilizatuta al dago zuzendaritza esparru horrekin?

PREBENTZIO-NEURRIAK

-Joan-etorriak aztertzea eta aztertu ea ordezt daitezkeen beste tresna batzuekin: telelana, bideokonferentziak, ibilbideak optimizatzea eta abar.

-Enpresako hierarkia-maila guztiei zuzendutako sentsibilizazio-ekintzak garatzea.

-Laneko bide-arriskuen jarraipena egiteko tresnak ezartzea, lanaldiaren barruan gertatutakoena nahiz "in itinere" gertatutakoena.

-Aldian behin laneko bide-istripuen ebaluazioak egitea.

-Laneko bide-segurtasunaren ebaluazioaren ondorioetatik eratorritako neurri zuzentzaileak diseinatzea eta ezartzea.

ENPRESA. LANAREN ANTOLAKETA

DESKRIBAPENA

Faktore hori lanpostu bakoitzaren antolakuntzara batzen da, berorren bide-segurtasunaren arriskuak kontuan izanda.

NOLA IDENTIFIKATU ARRISKUA

-Bereizten al dira enpresan laneko bide-segurtasuneko zenbait betekizun-maila, garatu beharreko lanpostuaren arabera eskutakotako jakintzarekin lotuta?

-Antolatzen al da laneko bide-segurtasunari buruzko prestakuntza, arrisku handienak dituzten langileei lehentasuna emanez?

-Denboraren eta errendimenduaren presioak saihesteko planifikatzen eta antolatzen al da lana?

PREBENTZIO-NEURRIAK

-Laneko bide-segurtasunean hiru betekizun-maila ezartzea, bete beharreko lanpostu bakoitzaren arabera eskatutako jakintzarekin lotuta.

1. maila. Bide-gaikuntza BAXUA. Garrantzirik gabeko arriskuak edo arrisku jasagarriak dituzten langileak. Betekizunak: indarrean dagoen zirkulazio-baimena eta arrisku-faktoreei buruzko oinarritzko prestakuntza.

2. maila. Bide-gaikuntza ALTUA. Arrisku ertaina edo handia duten langileak. Betekizunak: gidatzeari buruzko oinarritzko prestakuntza eta arrisku-faktoreei buruzko prestakuntza.

3. maila. Bide-gaikuntza OSO ALTUA. Arrisku ezin handiagoa duten langileak. Betekizunak: Gidatzeari buruzko prestakuntza aurreratua eta arrisku-faktoreei buruzko prestakuntza.

-Langileentzako laneko bide-segurtasunari buruzko prestakuntza ematea, lehentasuna emanez arrisku handiena duten langileei (urtean kilometro kopuru handiena egiten dutenak, istripu-historial positiboa dutenak).

-Lana planifikatzea, denboraren eta errendimenduaren presioak saiheste aldera. Ezustekoak kudeatzea, eta gaueko orduetegiak edo txandakako orduetegiak eragindako arriskuak aintzat hartzea.

ENPRESA. MUGIKORTASUNAREN PLANGINTZA

DESKRIBAPENA

Enpresan mugikortasun-baldintzen plangintzaren baldintzei egiten die erreferentzia faktore horrek.

NOLA IDENTIFIKATU ARRISKUA

-Egiten al da mugikortasunaren analisirik?

-Ibilbideak sistematikoki planifikatzen al dira?

-Gidariak autonomia al dute laneko planak kasu bakoitzaren baldintzetara egokitzeko?

-Aztertzen al dira xede-puntuak?

PREBENTZIO-NEURRIAK

-Ibilbidea sistematikoki planifikatzea. Ibilbide alternatibo seguruagoak hartzea, erabili beharreko ibilgailu motaren arabera.

-Gidariaren autonomia sustatzea, planak eta lanaren antolaketa kontrako segurtasun-baldintzei erreparatuz alda ditzaten.

-Xede-puntuak aztertzea, errepide mota seguruagoak aukeratze-ko ahal denean behintzat. PSSetan (informazioaren teknologia) sarbide-ibilbide segurua ezartzea.

-Ibilbide seguru eta/edo alternatibo berriak sartzea.

ENPRESA. MUGIKORTASUNA

DESKRIBAPENA

Lanpostuarekin eta enpresaren jarduerarekin lotutako mugikortasuna zer baldintzatan garatzen den esan nahi du arrisku-faktore honek.

NOLA IDENTIFIKATU ARRISKUA

-Aintzat hartzen al dira istripuei eta puntu beltzei buruzko ikerketen emaitzak enpresaren laneko bide-segurtasunerako presakuntzan?

-Zabaltzen al dira praktika egokien jarraibideak langileen artean?

-Planteatzen al da errepide bidezko banakako garraioaren ordez taldekako garraioa egitea?

-Joan-etorriak planifikatzeko garaian, aintzat hartzen al da langileari zer denbora-tartetan eragin diezaiokeen gehien logurak gidatzean?

PREBENTZIO-NEURRIAK

Prestakuntza diseinatzean, kontuan hartzea zirkulazio-istripuen ikerketen emaitzak eta joan-etorrietan erabiltzen diren komunikabideetako puntu beltzetatik hartutako informazioa.

-Langileak sentsibilizatzea, gidatze seguruko baldintzak izateko jardunbide egokiak zabalduz, gida balditza seguruak har ditzan: aurretik atsedean hartzea, bidaia hasi aurretik zer janari mota jan behar den eta zenbat jakitea, etab.

-Enpresak taldekako garraio-zerbitzuak antolatzea. Dagoen garraio publikoari buruzko informazioa ematea langileei (ordutegiak, maiztasunak, ibilbideak).

-Logurak probabilitate handienaz gidariei noiz eragin diezaikeen eta puntako orduak zein diren aintzat hartuz planifikatzea joan-etorriak.

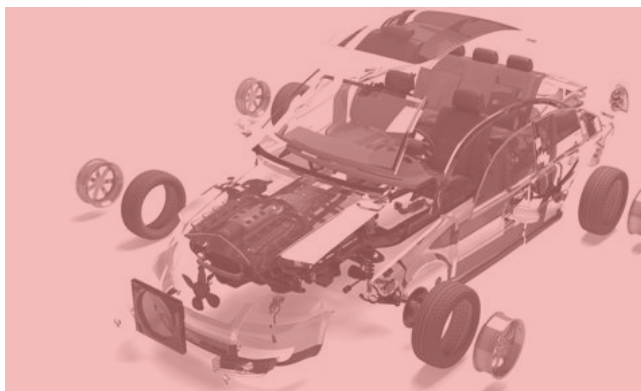
-Langileei loaren higieneari eta gidatzeari buruzko prestakuntza ematea.

-Atsedean hartzeko geldialdiak dituen ordutegi bat ezartzea, eta

lanaldiak luzeegiak ez izatea. Errepide bidezko bidaia luzeak murriztea, eta haien ordez beste garraibide batzuekin konbinazioak egitea.

-Ibilbideak planifikatzea, baldintza meteorologikoak eta eguraldi txarra kontuan hartuz.

-Sarrera eta irteera ordutegiak malguak izatea, zirkulazioaren arintasuna errazteko eta gidatzearen estresa saihesteko.



4.2 IBILGAILUA

Ibilgailuak nabarmen aldatu dira azken urteetan, eta, hala, ibilgailu modernoek segurtasun-gailu aktiboak nahiz pasiboak dituzte, antzinako ibilgailuenak baino eraginkorragoak. Ibilgailuen segurtasun-sistematan aurrerapenak izan diren arren, sistema horiek ez dira % 100 eraginkorrak. Ibilgailuaren faktorea nahasita egon den istripu gehienetan, ibilgailuaren mantentze-lanak desegokiak izan direlako gertatu da. Hala ere, harrigarria badirudi ere, ibilgailuen jabe gehienek baldintza ezin hobetan izan nahi dute ibilgailua, eta, horrenbestez, prestakuntza- eta informazio-ezagatik egin dira gaizki mantentze-lanak.

Ibilgailu mota guztien artean, motozikletek turismoei baino probabilitate handiagoa dute istripuak izateko, eta, istripua izaten bada, lesio larriak izateko probabilitate

handiagoa, bai eta heriotza gertatzeko ere. Aitzitik, taldekako garraio-ibilgailuen istripuen kopurua oso baxua da, kontuan izanda zenbat bidaia garraiatzen dituzten eta zenbat kilometro egiten dituzten.

Ibilgailua enpresa jarduera produktibo baten zerbitzura jartzen bada, titulartasuna eta ezaugarriak albo batera utzita, kontuan hartu behar da lanerako ekipoa dela. Hortaz, araudi bi aplikatuko dira: batetik, araudi orokorra, langileei gutxieneko segurtasun eta osasun baldintzak bermatzeko (Lan ekipoei buruzko 1215/1997 Errege Dekretua eta horren aldarazpenak); eta bestetik, segurtasun araudi espezifikoak (ibilgailuen erregelamendu orokorra eta abar).

Enpresan, bermatu egin behar dira ibilgailuaren erabilera eta mantentze-lan egokiak, gidariak segurtasun aktiboko eta pasiboko sistemak nola funtzionatzen duten dakitela, autoetan hobekuntza teknologikoak nola funtzionatzen duten ulertzen dutela, eta gidatzeko modua kanpoko ingurunera egokitzen dutela, hau da, zirkulazioaren egoerara eta baldintza meteorologikoetara egokitzen direla gidatzean.

Sektorea etengabeko eboluzioan eta aldaketan dagoenez, gomendagarria da enpresak ibilgailuen segurtasunaren inguruko teknologia berrienak ahalik eta lasterren eskuratzzea, lege betebeharra egon ala ez (euro NCAP 5 izar kalifikazioa duen ibilgailua).

Hala ere, teknologiaren aurrerapenari esker ibilgailuak gero eta seguruagoak eta gidatzea errazagoa izan arren, ezin da ahaztu egiaztatu dela ibilgailuen segurtasuna handitzeak gidariak lar lasaitzea ekar dezakeela, eta errazagoa dela istripuak gertatzea.

IBILGAILUA. 1.

SEGURTASUN AKTIBOA: ARGIAK, PNEUMATIKOAK

DESKRIBAPENA

Ibilgailua mugitzen ari denean, istripuak izateko aukerak saihestuz segurtasuna ematen duten elementuen egoerari edo erabilerari lotutako arriskuak.

NOLA IDENTIFIKATU ARRISKUA

-Hilean behin berrikusten al dira ibilgailuen argiak: argi guztiek egoki funtzionatzen dutela, argiak doituta daudela, beirak garbi daudela...?

-Ibilgailuaren karga kontuan izanda erregulatzen al da aurreko argien altuera?

-Ibilgailuen pneumatikoen presioa hilean behin kontrolatzen al da?

-Egiaztatzen al da pneumatikoen marrazkiaren sakontasuna?

-Egiaztatzen al da ordezkoko gorpilaren presioa?

PREBENTZIO-NEURRIAK

-Argien egoera orokorra eta egoki funtzionatzen dutela hilean behin egiaztatzea, galibo-argiak dituzten ibilgailuei arreta berezia jarritz.

-Aurreko argien altuera ibilgailua kargatuta dagoela erregulatzea, gainerako gidariak ez itsutzeko.

-Ibilgailuen pneumatikoen presioa hilean behin kontrolatzea. Aldian behin, manometroak ongi ibiltzen diren egiaztatu behar da. -Pneumatikoen presioa hotzean egiaztatzea beti.

-Pneumatikoen azaleko marrazkia aztertzea, higadura-lekukoari erreparatuz, pneumatikoa 1,6 mm-ko legezko mugara iritsi den jakinarazten baitu. Pneumatikoen higadura irregularrak arazoren bat dagoela adieraz dezake.

IBILGAILUA. 2.

SEGURTASUN AKTIBOA: FRENOAK, ESEKIDURA, GIDAGAILUA

DESKRIBAPENA

Ibilgailua mugitzen ari denean, istripuak izateko aukerak saihestuz segurtasuna ematen duten elementuen egoerari edo erabilerari lotutako arriskuak.

NOLA IDENTIFIKATU ARRISKUA

-Aldian behin berrikusten al da ibilgailuen esekidura?

-Aldian behin berrikusten al da ibilgailuen freno-likidoaren maila eta likidua eramaten duten loturen egoera?

-Aldian behin berrikusten al da freno-diskoien eta -pastillen egoera?

PREBENTZIO-NEURRIAK

-Enpresako ibilgailuen esekidura fabrikatzaileak adierazitako maiztasunaz berrikustea.

-Ibilgailuen freno-likidoaren maila astero berrikustea.

-Urtean behin, gutxienez, freno-diskoien eta -pastillen, loturen eta ponpatxoien egoera aztertzea.

IBILGAILUA. 1.

SEGURTASUN PASIBOA. UHALA, AIRBAGA ETA KASKOA

DESKRIBAPENA

Istripua izaten bada, pertsonentzako eta gainerako ibilgailuentzako ondorioak murrizten dituzten ibilgailuko elementuekin lotutako arriskuak.

NOLA IDENTIFIKATU ARRISKUA

-Ba al dago segurtasun-uhala ondo erabiltzeko barne-gomendiorik (ez gidatzea berokiekin edo oso arropa lodiarekin, matxardak ez erabiltzea, edo gerrikoaren azpian ezer ez jartzea, hala nola burko bat)?

-Ordezkatzen al dira talka bat izan duten ibilgailuetako uhalak?

-Jakinarazten al zaie langileei arriskutsua dela eserlekua larri-natuta eramatea?

-Jakinarazten al zaie gidariei airbagetik zer distantziatara jartzea den egokia?

-Egiten al da kaskoaren erabileraren prebentziozko kontrola?

PREBENTZIO-NEURRIAK

-Uhalen erabilera egokiari buruzko prestakuntza ematea: Matxarden edo oso arropa lodiararen ondorioz, uhalak ez du gorputza behar bezala estutzen, eta lasaiera zentimetro horiek oso arriskutsuak dira. Segurtasun-uhalaren txirikordak eraginkortasuna gal dezake talka baten ondoren. Jarlekua okertuta badago, ibilgailuko bidaiariak irrist egin dezake segurtasun-uhalaren azpitik, eta oso arriskutsua da.

-Airbagaren funtzionamendu egokiari buruzko informazioa transmititzea: Segurtasun-uhala erabiltzen bada eta jarlekua jarrera egokian badago soilik da eraginkorra airbaga. Airbagetik distantzia desegokira jartzeak lesioak eragin ditzake.

-Kaskoa lanaldian eta gainerako joan-etorrietan erabiltzeko sentibilizazio-kanpainak egitea

IBILGAILUA. 2. SEGURTASUN PASIBOA. XASISA, BURU-EUSKARRIA

DESKRIBAPENA

Istripu izaten bada, pertsonentzako eta gainerako ibilgailuentzako ondorioak murrizten dituzten ibilgailuko elementuekin lotutako arriskuak.

NOLA IDENTIFIKATU ARRISKUA

-Urtean behin aztertzen al ditu enpresak ibilgailuaren doikuntza eta finkagailuak?

-Aztertzen al dira istripu bat izan duten ibilgailuen xasisak?

-Enpresak ezartzen al du ibilgailuko elementu bakoitza dagokion langileari egokitze prozedurarik?

PREBENTZIO-NEURRIAK

-Gutxienez, urtean behin aztertzea ateen finkagailuak, kolpe-leugnailuak, kapotak eta atzeko atekak.

-Istripu baten ondoren, ibilgailuaren xasis osoa aztertzea.

-Gidari bakoitzak buru-euskarriak erregulatzeko prozedura bat ezartzea. Komeni da buru-euskarria erregulatzeko, istripua izaten bada, lepoko zartakorik ez izateko. Altuera egokian kokatu behar da; buruaren goiko aldeak buru-euskarriaren altuera berean geratu behar du.

4.3 BIDEA ETA JOAN-ETORRIA



Ezaugarri eta baldintza zehatzeko bideetan barrena gidatzen dugu. Ezaugarri eta baldintza horiek ez dira giza faktorearekin lotutako elementuak bezain erabakigarriak, baina zirkulazio-istripuetan eragina izan dezakete.

Hala, alde batetik, ingurumen-faktore gutxi gorabehera egonkorrak ditugu –hala nola bideen diseinua–, eta, beste alde batetik, aldakorrak –besteak beste, baldintza meteorologikoak–.

Zenbait ikerketak frogatu dute nolabaiteko lotura dagoela bide motaren eta bide horretan izaten den zirkulazio-istripuen proportzioaren artean. Hala, erreparatu da alde dagoela hiri-bideetan eta hiriarteko bideetan gertatutako istripuen proportzioen artean, eta, hiriarteko bideen artean, bide arruntetan eta autobietan edo autobideetan gertatutako proportzioen artean. Horrez gainera, eguraldi txarrak mugikortasunean arrisku handiagoak eragin ditzake.

Horrez gainera, bidearen lekuak eragina du, besteak beste, zuzenetan –istripu gehienak zuzenetan izaten dira–, eta tokiko errepideetan –gidariak “segurtasun faltsua” delakoa izaten dute errepide horietan, eta, horren ondorioz, arreta gutxiagoz ibiltzen dira gertuko errepideetan edo errepide ezagunetan–.

Faktore horiez gain, beste faktore batzuek ere eragina dute istripuak izateko garaian, besteak beste, denboraren banaketak. Izan ere, asteburuetan eta mugikortasun handieneko eta istripu-probabilitate handieneko aldietan istripu gehiago izaten baitira. Lanegunei dagokienez, lanean sartzeko eta lanetik ateratzeko orduetan izaten dira zirkulazio-istripu gehien. Baldintza klimatologiko txarrek (euria, elurra, haizea, lainoa...) ere eragin kaltegarria dute istripuetan, baina ez bide motak bezala.

BIDEA/INGURUNEA FAKTOREA. BIDE MOTA

DESKRIBAPENA

Erabiltzen den bide motaren kategoriarekin eta ezaugarriekin lotutako arriskuak dira. Bide motak esatean hiri-bideak eta hiriarteko bideak esan nahi dugu, eta hiriarteko bideen artean, errepide arruntak, autobideak edo autobideak bereizten dira.

NOLA IDENTIFIKATU ARRISKUA

-Gidariak “segurtasuna” sentitzen al dute errepide arruntetan dabiltzanean?

-Saiatzen al da enpresa zenbait bide motaren segurtasun-mailak aintzat hartzen gidarien jarduerarako ibilbideak erabakitzeke garaian?

-Enpresako gidarien ohiko ibilbideak egiteko garaian, kontuan hartzen al da zenbait lekutan, hala nola eskola-eremuetan, oinezkoak bil daitezkeela?

PREBENTZIO-NEURRIAK

Tarte zuzenetan gidatzeari buruzko sentsibilizazio-jarduerak egitea, tarte horietan gertatzen baitira istripu gehien.

-Errepide arruntetan hartu beharreko neurriei buruz sentsibilizatzea, istripu-tasa handieneko hiriarteko bideak baitira.

Ahal den heinean, autobietan edo autobideetan barrena ibiltzea errepide arruntetan barrena ibili ordez, istripuak izateko arrisku txikiagoa baitago haietan.

-Hiri-bideetako istripurik ohikoenei buruzko informazioa ematea langileei: oinezkoak harrapatzea eta alboko talkak.

-Lanera joateko ibilbiderik laburrena eta seguruena egitea gomendatzea langileei.

BIDEA/INGURUNEA FAKTOREA. ISTRIPUAREN DENBORA-BANAKETA

DESKRIBAPENA

Istripu-tasarekin lotuta, urteko garaiarekin eta eguneko orduarekin lotutako arriskuak dira.

NOLA IDENTIFIKATU ARRISKUA

-Aholkatzen al die enpresak langileei lanera sartzean eta lanetik ateratzean arreta handiz ibiltzeko?

-Lanera sartzeko eta lanetik ateratzeko orduak ezartzean, saiatzeko al da enpresa malgua izaten, lantokira sartzeko bideetan auto-ilara luzeko orduak saihesteko?

-Joan-etorriak planifikatzeko garaian, kontuan hartzen al du enpresak urteko zenbait hilabeteetan joan-etorriak ugaritu egiten direla?

PREBENTZIO-NEURRIAK

-Joan-etorriak ugaritzearen ondorioz errepideetan istripu-tasa handiena duten hilabeteetan laneko joan-etorrietan hartu beharreko neurriei buruzko prestakuntza eskaintzea.

-Lantokietan sartzeko eta lantokietatik ateratzeko orduetan hartu beharreko neurriei buruzko prestakuntza eskaintzea, une horietan izaten baitira auto-ilara handienak eta ibilgailu gehien. Ordu horietan izaten dira istripu gehien, estatistiken arabera.

-Sartzeko eta ateratzeko orduak ezartzean malguak izatea onuragarria izango litzateke, “in itinere” gertatutako istripuak murrizten laguntzeko.

BIDEA/INGURUNEA FAKTOREA. KLIMATOLOGIA

DESKRIBAPENA

Joan-etorrien uneko baldintza klimatologikoarekin lotutako arriskuak dira.

NOLA IDENTIFIKATU ARRISKUA

-Kontuan al ditu enpresak faktore klimatologikoak denbora-helburuak edo joan-etorrien baldintzak zehazteko garaian?

-Berrikusten al du enpresak ibilgailuen egoera mekanikoa baldintza klimatologiko txarren aldietan?

-Egiaztatzen al du enpresak langileen ibilgailuen baldintzak une bakoitzean eremuko baldintza meteorologikoetara egokitzen direla?

-Prestatuta al daude langileak baldintza meteorologiko horietan gidatzeko?

PREBENTZIO-NEURRIAK

-Baldintza meteorologiko arriskutsueneko garaiak –hala nola neogua– baino lehen, aldian behingo azterketak egitea, eta frenoen, beira-garbigailuen edo luneta termikoen egoera aztertzea.

-Beharrezko elementuak gehitzea enpresako ibilgailuei, hala nola kateak eta errasketak.

-Langileei prestakuntza egokia ematea baldintza meteorologiko txarretan gidatzeko.

-Ibilbideak planifikatzea, fenomeno atmosferikoekin eta bideetan izatea aurreikus daitekeen eraginarekin lotuta.

-Bero-boladetan tenperatura altuekin gidatzeari buruzko prestakuntza eskaintzea.

-Negurako gupilak erabilera ezartzea baldintza meteorologikoek halaxe eskatzen dutenean.

4.4 GIZA FAKTOREA

Giza faktoreak eragin zuzena edo zeharkako eragina du zirkulazio-istripuen %70 - %90 etan. Hori dela eta, kontuan hartu beharreko faktore nagusi bat da, gainerako faktoreen garrantzia gutxietsi gabe.

Gidatzean erabakiak hartu behar dira. Horregatik, gidariaren banakako eremuak eta eremu hori eratzen duten aldagai psikologiko guztiek oinarritzko garrantzia dute zirkulaziorako.

Giza faktoreak hautematen ditu inguruko zirkulazio-sistemako gainerako faktoreak, eta haiekiko nola jokatu erabakitzen du.

Horrez gain, ibilgailu eta bide faktoreek giza faktorea dute euren baitan. Adibidez: pneumatiko batek mantentze-lanak behar ditu, eta gidariak nola egin jakin behar du eta egin; bideak, gizakiek egindako diseinu egokiaz gain, mantentze-lanak eta kontserbazioa ere behar ditu.

Hori dela eta, gidatzen duten pertsonen jokabidean eragina izateko egiten diren ekintzak eraginkorrak izango dira. Izan ere, hala, gainerako arrisku-faktoreei buruz kontzientzia areagotzeko esku-hartzeak egin baitaitezke. Giza faktorea zuzenean lotuta dago zirkulazio-istripuetan sarri agertzen diren faktore hauekin. Faktore hauen berri izatea lagungarria izango da prebenitzeko eta gure mugikortasunean jokabide seguruagoak izateko. Ondoren, istripu-tasa handienekoak azpimarratuko ditugu:



GIZA FAKTOREA. ABIADURA

DESKRIBAPENA

Istripu-tasan eragin handieneko faktoreetako bat da, besteak beste, gidatzean gizakien hanka-sartze gehiago egitea eragiten baitu. Horrez gainera, oso garrantzitsua da zenbaterainoko lotura duen heriotza-tasarekin eta, istripua bada, lesioen larritasunarekin.

NOLA IDENTIFIKATU ARRISKUA

-Ibilbideak eta denbora-helburuak ezartzean, kontuan al ditu enpresak tarte bakoitzean gomendatutako abiadurak?

-Instalatzeko al ditu enpresak flotako ibilgailuan gidariei gehiegizko abiaduraz ohartarazteko gailuak?

-Egiten al ditu enpresak langileak sentsibilizatzeko jarduerak?

PREBENTZIO-NEURRIAK

-Gidariei ibilbidea behar adina aurrerapenaz hasteko moduan programatzea joan-etorriak, presak saihestuz.

-Gidariei gehiegizko abiaduraz ohartaraziko dieten gailuak instalatzea.

-Gehiegizko abiadura zigortzeko isun-sistema bat ezartzea, zenbait elementu – besteak beste, gehiegizko abiaduran behin baino gehiagotan ibiltzea– aintzat hartuko duena, Laneko arriskuen prebentzioari buruzko Legearen (LAPL) 29. artikuluan ezarritakoaren bat eginda.

-Langileak sentsibilizatzeko ekintzak programatzea, laneko arriskuen prebentzioaren parte gisa. Ekintza horietan, besteak beste, abiaduraren faktorea azpimarratu behar da, zenbait eduki landuz, hala nola gehiegizko abiaduraren ondorioak, erreakzio- eta frenatze-distantzia, edo gehiegizko abiaduraren edo abiadura egokiaren arteko desberdintasuna.

GIZA FAKTOREA. GIDATZEA ETA SUBSTANTZIAK KONTSUMITZEA

DESKRIBAPENA

Edozein bide motatan istripu-tasan eragin handia duten faktoreak dira, gainerako arrisku-faktoreak areagotzen dituzte, gidariaren hautematean eta erreakzionatzeko gaitasunean eragin kaltegarriak baitituzte.

NOLA IDENTIFIKATU ARRISKUA

-Enpresak mendekotasunei aurrea hartzeko planik al du?
-Antolatzen al ditu enpresak alkoholaren, drogen eta/edo botiken eraginpean gidatzearen ondorioekin lotutako sentsibilizazio-ekintzak?

-Langileei ordezkari-tz-dietak eta -gastuak ordaintzeko garaian, ezartzen al du enpresak irizpiderik?

-Kontuan hartzen al ditu enpresak langileen joan-etorriak enpresako afariak edo bazkariak antolatzean?

-Langileen osasuna zaintzeko, lanpostua dela eta, ibilgailuak gidatu behar dituzten langileek kontsumitutako botiken preskripzioak egiaztatzen dira?

-Ba al dago jarduketa-protokolorik langileen artean mendekotasunak identifikatzeko edo mendekotasun-kasuen aurrean jokatzeko?

PREBENTZIO-NEURRIAK

-Sentsibilizazio-programak diseinatzea, laneko arriskuen prebentzioaren parte gisa. Programa horietan aintzat hartu beharko dira alkoholaren eta beste substantzia batzuen kontsumoak gidatzean dituen, eraginei buruzko informazioa, bai eta kontsumo horrek zer ondorio izan ditzakeen ere, ondorio penalak nahiz istripu-tasan izan ditzakeenak.

-Enpresan alkoholismoa eta droga-kontsumoa prebenitzeko neurriak garatzea, bai eta mendekotasunen aurrean jokatzeko protokoloak ere.

-Ordezkaritza-dieten eta -gastuen ordainketa mugatzea, edari alkoholdunei dagokienez.

-Langileei enpresako afarietara eta bazkarietara joateko garraioa eskaintzea.

Osasuna zaintzea: Laneko bide-segurtasuneko alderdiak kontuan hartzea.

GIZA FAKTOREA. LOA ETA NEKEA

DESKRIBAPENA

Arrisku-faktore horiek eragindako arriskua ez da beti hautematen. Izan ere, gidatzean lo hartzeak eragin ditzakeen ondorio arriskutsuez gain, nekeak ere erreazio-denbora areagotzea, pertzepzioa asaldatzea eta deskuiduak ugaritzea eragin baitezake, besteak beste.

NOLA IDENTIFIKATU ARRISKUA

-Gidarien ordutegiak eta txandak lo-ordu egokiak errespetatuz programatzen al dira?

-Ezartzen al dira gutxieneko atseden-geldialdiak jarduera antolatzean, eta ibilgailutik atera eta ibiltzeko gomendiorik ematen?

-Ezartzen al ditu enpresak otorduen artean eta gidatzean atsedendaldi egokiak?

-Hautematen al da lo-apnea edo gomendatzen al dira lo-apnea hautemateko probak?

PREBENTZIO-NEURRIAK

-Gehieneko gidatze-denborak eta langileentzako beharrezko atsedendaldiak aintzat hartuz programatzea ibilbideak eta joan-etorriak.

-Arratsaldeko eta gaueko txandetako langileentzako neurri bereziak planteatzea.

-Arrata berezia izatea ibilbide luzeak antolatzean, batez ere ibilbide luzeak egiteko ohitura ez duten langileentzat antolatzean.

-Ahal den neurrian, ibilbide luzeetan lankideen artean ordezkapenak egiten saiatzea.

-Loari eta gidatzeari buruzko kanpaina espezifikoak egitea.

GIZA FAKTOREA. DESKUIDUAK ETA ESTRESA

DESKRIBAPENA

Zirkulazio-istripu bat izateko arriskuan eragin handia duten faktoreak dira. Estresak eragina du gidariaren gaitasunetan eta jokabidean, eta deskuiduak direla eta, gidariak zenbait elementu hautemateari utz diezaiokie –hala nola zer abiaduratan dabilen, ibilgailuaren norabidea eta beste ibilgailuetatik zer distantziatara dagoen– edo ezustekoan aurrean berandu erreazioa dezake.

NOLA IDENTIFIKATU ARRISKUA

-Protokolo gisa ezarrita al dago gidatzen hasi aurretik nabigatzailerak eta beste gailu batzuk programatzea?

-Saihesten da gidatzen ari den bitartean telefono mugikorrak erabiltzea?

-Ezin bada saihestu telefono mugikorrak erabiltzea, enpresak ibilgailuetan esku libreko gailuak ditu?

-Aztertzen al da lanaren gainkarga zenbaterainokoa den jarduera nagusizat gidatzean duten lanpostuetan?

-Aintzat hartzen al da lanaren bolumena eta izan daitezkeen ezustekoak, gidarien denbora-helburuak programatzeko garaian?

-Kontuan hartzen al da zirkulazioaren dentsitatea ibilbideak egiteko garaian?

PREBENTZIO-NEURRIAK

-Gidatzen hasi aurretik beharrezko gailuak programatzea eta, gidatu bitartean, gailu horiek programatzeko beharra murriztea lortzeko prozedura bat estandarizatzea. Jarduera horiek egiteko langileei ibilgailua gelditu behar dutela gomendatzea.

-Zirkulazio-dentsitateak eragindako ezustekoak audenean, gidariak ibilbideak aldatzeko autonomia sustatzea.

-Zenbait faktoreri erreparatuz diseinatzea jardueraren ibilbideak, hala nola zirkulazioaren dentsitateari erreparatuz.

-Lan-karga aztertzea eta helburu errealistak ezartzea.

A background image showing a business meeting with people in suits, a coffee cup, and documents, all overlaid with a semi-transparent blue filter.

5

ONDORIOAK



ONDORIOAK

Gida hau laneko zirkulazio-istripuen fenomenoaren hurbilketa da. Horretarako, enpresaren ikuspuntutik aztertzen ditu, gure gizarteetarako osasun publikoko arazo larri bat direla alde batera utzita, eta osorik aurre egin behar zaion laneko osasunaren arazo gisa jorratzen du.

Horretarako, lan-arriskuen prebentzioak barne hartu behar du laneko bide-segurtasuna. Izan ere, 31/1995 Legeak, Laneko Arriskuen Prebentzioari buruzkoak, 14.2 artikuluan ezartzen du enpresaren bete-beharra dela ibilgailuak gidatzeak berekin dakartzan berariazko arriskuen aurkako babesa.

Lege-esparruak ez du mugatzen laneko zirkulazio-istripua lanaldira, baizik eta, istripu motaren arabera, hauek bereiz ditzaugu:

“In itinere” gertatutako istripuak (langileak lanera joatean eta lanetik itzultzean izandako istripua).

Gidari profesionalen istripua (ibilgailua lana egiteko lantoki gisa erabiltzen duen langileak izandakoa edo eragindakoa, hala nola garraiolariek, mezulariek edo garraio-zerbitzuetako gidariek).

“Zereginean” gertatutako istripua (ibilgailua etengabe erabiltzen ez duten langileei gertatutakoa, baina enpresatik kanpo dauden instalazioetarako joan-etorriak egiten dituzte).

Laneko zirkulazio-arriskuen murrizketari heltzeko, gida honek tresnak eta orientabideak eskaintzen ditu, laneko arriskuen prebentzioko planetan aintzat hartzeko, bai orokorrak, bai berariaz laneko bide-segurtasuna lortzea xede dutenak.

Horretarako, funtsezkoa da prebentzio-ekintzaren printzipioak aintzat hartzea, laneko bide-segurtasuneko arriskuak ebaluatzea, prebentzio-ekintzak garatzea, lan-ekipamenduak eta babes-baliabideak egoki kudeatzea, langileei informazioa ematea eta haiek parte hartzeko ahaleginak egitea, langileak prestatzea, lehenik arrisku larriak eta hur-hurrekoak artatzea, laneko bide-segurtasuna osasunaren zaintzako ulertzeko moduan aintzat hartzea, laneko bide-segurtasunaren kudeaketa dokumentatzea, izandako

istripuak ikertzea eta laneko bide-segurtasuna dagozkion kontu-ikuskaritzetan aintzat hartzea.

Gida honen zenbait ataletan tresnak eskaintzen dira, enpresa bakoitzeko Prebentzio Zerbitzuen jardunerako oinarri izatea helburu dutenak. Halaber, laneko bide-segurtasunerako arrisku-faktore nagusiak eta haiei aurre egiteko adibide batzuk nahiz zeregin horretarako baliabide erabilgarriak azaltzen dira.

Elementu horiek guztiak kontuan izanda, eta plan eraginkorrak diseinatuz, laneko zirkulazio-istripuak murrizteko bidean jarraituko dugu. Neurri zehatzen eta neurri horiek betetzeko lanean ari diren arduradunen bidez, plan horiek arrisku-faktore nagusiei heldu beharko diete.

The background of the entire image is a dense, overlapping field of yellow paper clips, creating a textured, repetitive pattern. A white rectangular frame is centered on the page, containing the text.

6 ERANSKINAK

1. ERANSKINA: PREBENTZIO-NEURRIAK

Orain, laneko bide-segurtasuneko planaren parte gisa ezar daitezkeen neurrien zerrenda bat deskribatuko da. **ZERREDA EZ DA GUZTIZ ZEHATZA.** Neurri horiek fitxa-formatua dute. Fitxa bakoitzean, neurriaren helburua eta arduraduna zehazten da, bai eta zer arrisku-faktoreri aurre egiteko balio duen ere. Ekintzarako eredu bat da, eta enpresa bakoitzaren baldintzetara egokitu beharko da.

NEURRIA 1 - SENTSIBILIZAZIO PROGRAMA

ARRISKU-FAKTOREA

Enpresa

HELBURUA

Laneko bide-segurtasunaren garrantziari buruz sentsibilizatzea enpresako hierarkia-maila guztiak.

DESKRIBAPENA

Sentsibilizazio-programa bat diseinatzea eta garatzea. Programa horrek aintzat hartu beharko ditu zenbait tresna, zenbait sailetan langile guztiekin egiteko. Tresna horiek dira, besteak beste, egokitutako hitzaldiak, eztabaidak, dokumentuak eta aurkezpenak.

ARDURADUNA

Prebentzioko antolakuntza

NEURRIA 2 - JARRAIPEN-TRESNA

ARRISKU-FAKTOREA

Enpresa

HELBURUA

Enpresan laneko bide-istripuen intzidentzia eta zer bilakaera duten aztertzea.

DESKRIBAPENA

Istripuen eta bide-arriskuen intzidentziari jarraipena egiteko tresna bat garatzea, hala nola urteko galdeketa bat egitea lanaldian gidatze-lanak egiten dituzten langileentzat

ARDURADUNA

Prebentzioko antolakuntza

NEURRIA 3 - ALDIAN BEHIN LANeko BIDE-ISTRIPUEN EBALUAZIOAK EGITEA

ARRISKU-FAKTOREA

Enpresa

HELBURUA

Laneko bide-arriskuak ebaluatzea eta arriskutsuak izan daitezkeen jokabideak eta ohiturak zuzentzea.

DESCRIPCIÓN:

Urtean behin azterketa bat egitea, laneko bide-istripuei nahiz langileek gidatzeko garaian dituzten ohiturei eta jokabideei buruzko ondorioak ateratzeko. Laneko bide-segurtasunerako arrisku handiak daudela erreparatzen bada, isunak eta neurri zuzentzaileak ezarri beharko dira.

ARDURADUNA

Zuzendaritza, Prebentzioa, Giza Baliabideak

NEURRIA 4 - BETEKIZUN-MAILAK EZARTZEA

ARRISKU-FAKTOREA

Enpresa

HELBURUA

Hiru arrisku-maila ezartzea, lanpostuak katalogatzeko laneko bide-segurtasunaren betekizunaren eta lana egiteko beharrezko jakintzen edo gaitasunen arabera. Helburua da gainerrako neurriei sailkapen horren arabera ematea lehentasuna, bai eta egokitzea ere.

DESKRIBAPENA

-1. maila: Bide-gaikuntza BAXUA. Arrisku onargarria duten langileak. Betekizunak: zirkulazio-baimena eta arrisku-faktoreei buruzko prestakuntza.

-2. maila Bide-gaikuntza ALTUA. Arrisku ertaina edo handia duten langileak. Betekizunak: Gidatzeari buruzko oinarritzko prestakuntza eta arrisku-faktoreei buruzko prestakuntza.

-3. maila Bide-gaikuntza OSO ALTUA. Arrisku ertaina edo handia duten langileak. Betekizunak: Gidatzeari buruzko prestakuntza aurreratua, nortasunari buruzko proba psikoteknikoa eta arrisku-faktoreei buruzko prestakuntza.

ARDURADUNA

Prebentzio Saila

NEURRIA 5 - LANEKO BIDE-SEGURTASUNARI BURUZKO PRESTAKUNTZA

ARRISKU-FAKTOREA

Enpresa-Lana

HELBURUA

Langileei prestakuntza ematea, lehenetsua emanez arrisku handienaren eraginpean daudenei.

DESKRIBAPENA

Urtean kilometro gehien egiten dituzten langileei edo istripu-historial positiboa dutenei lehenetsua emanez antolatzea prestakuntza, eta lanpostu bakoitzaren arrisku-mailara egokitzea: 2. mailarako gidatzeari buruzko oinarritzko prestakuntza eta 3. mailarako gidatzeari buruzko prestakuntza aurreratua.

ARDURADUNA

Prebentzio Saila, Giza Baliabideen Saila

NEURRIA 6 - ANA ANTOLATZEKO PRINTZPIOAK

ARRISKU-FAKTOREA

Enpresa

HELBURUA

Denboraren eta errendimenduaren presioak saihesteko jarduketa-protokolo bat ezartzea, langilearen laneko bide-segurtasuna arriskuan jartzen baitute.

DESKRIBAPENA

Zenbait sailek adostutako protokoloak ezartzea. Protokolo horietan, ezustekoak edo atzerapenak direnean nola jokatu zehaztuko da, beharrezkoak ez diren arriskuak ez hartu behar izateko.

ARDURADUNA

Prebentzio Saila

NEURRIA 7 - MUGIKORTASUNAREN ARRISKUA

ARRISKU-FAKTOREA

Enpresa

HELBURUA

Laneko bide-segurtasuneko arriskuak murrizten laguntzea.

DESKRIBAPENA

Aldian behin, langileen joan-etorrien ohiko ibilbideak aztertzea, “in itinere” nahiz lanaldiaren barruan egindakoak, ahal den neurrian, ezinbestekoak ez diren joan-etorriak ez egiteko, besteak beste, bilera presentzialengatik egin beharrezkoak, bideokonferentzien edo beste baliabide batzuen bidez egin baitaitezke.

ARDURADUNA

Prebentzio Saila, kaltetutako sailak, langileen ordezkariak.

NEURRIA 8 - IBILBIDEEN PLAN SISTEMATIKOA

ARRISKU-FAKTOREA

Enpresa

HELBURUA

Mugikortasunaren analisiaren ondorioak ibilbideen plangintzan aplikatzea.

DESKRIBAPENA

Ibilbideen analisiaren ondorioak oinarri hartuta, ibilbideen plangintza bat egiteko, beharrezko joan-etorriak bide segurua-goetara eta ibilbide eraginkorra goetara egokitzea.

ARDURADUNA

Prebentzio Saila, kaltetutako sailak, langileen ordezkariak.

NEURRIA 9 - SAILEN BILERAK

ARRISKU-FAKTOREA

Enpresa

HELBURUA

Langileek eta prebentzioaren arduradunek joan-etorrien laneko bide-segurtasuneko baldintzei buruz hitz egitea elkarren artean.

DESKRIBAPENA

Prebentzioaren arduradunaren eta sail bateko langile guztien artean bilerak antolatzea aldi berean, esperientziei, jardunbide egokiei eta sail horretako lanak eragindako arrisku bereziei buruz hitz egiteko, eta prebentzio-teknikariak langileak are gehiago orientatzeko.

ARDURADUNA

Prebentzio Saila, enpresako sailak.

NEURRIA 10 - EKO GARRAIOAREN ANTOLAMENDUA

ARRISKU-FAKTOREA

Enpresa

HELBURUA

“In itinere” gertatutako istripuen arriskua murriztea.

DESKRIBAPENA

Taldeko garraibideak antolatzea, lantokira egiteko joan-etorrietarako. Hala, banakako joan-etorri gutxiago egingo lirateke, eta, era berean, kutsadura murriztuko litzateke. Ibilbide pertsonalizatuak diseina daitezke, langileak bildu eta uzteko, edo erdigunetik gertu zenbait irteera- eta helmuga-puntu adostu daitezke, gehiengoari ondo datozkionak. Neurri hori ezin bada hartu, enpresak autoa zenbait langileren artean banatzea susta dezake, edo lanera joateko beste baliabide batzuk erabiltzea, hala nola bizikleta.

ARDURADUNA

Prebentzio Saila, gerentzia

NEURRIA 11 - SARTZEKO ETA IRTETEKO ORDUTEGIAN MALGUTASUNA

ARRISKU-FAKTOREA

Enpresa

HELBURUA

Sartzeko eta irteteko orduak malgutzea, zirkulazio-dentsitate handieneko orduetan zirkulazioa murrizteko.

DESKRIBAPENA

Ahal den neurrian, lanera sartzeko eta lanetik irteteko ordu-tegiak malgutzea, langile bakoitzak dagokion ordu kopurua eginez, zirkulazio-dentsitate handieneko orduetan “in itinere” joan-etorriak egin behar ez ditzan.

ARDURADUNA

Prebentzio Saila, gerentzia, Giza Baliabideen Saila

NEURRIA 12 - IBILGAILUAK AZTERTZEKO PROTOKOLOA

ARRISKU-FAKTOREA

Ibilgailua

HELBURUA

Enpresako ibilgailuen segurtasun aktiboko eta pasiboko elementuak aztertzea, arriskuak murrizteko.

DESKRIBAPENA

Aldian behingo azterketa-protokoloak garatzea, enpresako ibilgailuen azterketak estandariza daitezen, edozeinek egiten baditu ere. Halaber, ibilgailuen prebentziozko mantentze-lanak ziurtatu behar dira, protokoloaren parte gisa diseinatutako lan-taldeak azterketa horiei egindako jarraipenaren bidez. Hiru azterketa mota ezar daitezke, osagaien arabera:

-Astero: balazta likidorako, besteak beste.
-Hilero: ibilgailuaren argiak eta pneumatikoen presioa.
-Urterokoak: freno-diskoentzat eta -pastilentzat, loturentzat eta ponpatxoentzat, ateen finkagailuak, kolpe-leungailuak eta atzeko atea...

ARDURADUNA

Prebentzio Saila, kaltetutako sailak

NEURRIA 13 - UHALAREN ERABILERARI BURUZKO ORIENTABIDEA

ARRISKU-FAKTOREA

Ibilgailua

HELBURUA

Segurtasun-uhala egoki erabiltzeak zenbaterainoko garrantzia duen kontzientziaztea.

DESKRIBAPENA

Hitzaldien edo informazio-liburuxken bidez, segurtasun-uharen zereginari buruz sentibilizatzea eta egoki eramateko aholkuak ematea: matxardak ez direla jarri behar, ez eta burkoak jarlekuan ere, edo edozein talkaren edo istripuren ondoren, aztertu egin behar direla, istripua oso txikia izan bada ere.

ARDURADUNA

Prebentzio Saila

NEURRIA 14 - ELEMENTUAK JARZTEKO PROTOKOLOA

ARRISKU-FAKTOREA

Ibilgailua

HELBURUA

Protokolo bat ezarri ibilgailuaren elementuak jartzeko, esaterako, eserlekuak, buru-euskarria eta ispiluak

DESKRIBAPENA

Elementuak jartzeko protokoloa ezarri, adibidez, atzerako ispiluak edo eserlekua eta buru-euskarria, beste pertsona batek enpresaren ibilgailua erabiltzen duen bakoitzean.

ARDURADUNA

Prebentzio Saila

NEURRIA 15 - BIDEKO ELEMENTUEI BURUZKO PRESTAKUNTZA

ARRISKU-FAKTOREA

Bidea

HELBURUA

Bidearekin zerikusia duten laneko bide-segurtasuneko arriskuei buruzko informazioa ematea.

DESKRIBAPENA

Hitzaldien edo liburuxken bidez, langileei bide mota bakoitzaren kategoriarekin edo ezaugarriekin lotutako arriskuen berri ematea.

ARDURADUNA

Prebentzio Saila

NEURRIA 16 - ARRISKU METEOROLOGIKOEKIN LOTUTAKO AZTERKETA-PROTOKOLOA

ARRISKU-FAKTOREA

Bidea

HELBURUA

Meteorologiarekin lotutako elementuen azterketa-prozedura estandarizatzea.

DESKRIBAPENA

Aldian behingo azterketen protokolo bat garatzea, denboraldi berezietan, esaterako, neguan, baldintza meteorologiko bereziekin lotutako ibilgailuko elementuak aztertzeko. Azterketa horien jarraipena egitea.

ARDURADUNA

Prebentzio Saila

NEURRIA 17 - BALDINTZA TXARRETAN GIDATZEN IKASTEKO PRESTAKUNTZA

ARRISKU-FAKTOREA

Bidea

HELBURUA

Gidariei baldintza meteorologiko txarretan gidatzen ikasteko prestakuntza ematea.

DESKRIBAPENA

Ikastaro edo mintegi praktikoak antolatzea muturreko egoeretan edo egoera txarrean gidatzeko esperientzia duten irakasleekin.

ARDURADUNA

Prebentzio Saila, gerentzia

NEURRIA 18 - KONTZIENTZIAZIO- ETA SENTSIBILIZAZIO-KANPAINA

ARRISKU-FAKTOREA

Giza faktorea

HELBURUA

Giza faktoreak eragindako arriskuei buruz eta arrisku horiek saihesteko moduari buruz sentsibilizatzea langileak.

DESKRIBAPENA

Hitzaldien, liburuxken eta eztabaiden bidez, gehiegizko abiaduraren, nekearen eta loguraren, edo deskuiduen eta estresaren ondorioei buruz kontzientziaztea, eta laneko zirkulazio-istripu bat izateko arriskua handitu dezaketela azaltzea.

ARDURADUNA

Prebentzio Saila

NEURRIA 19 - ALERTA-GILUAK INSTALATZEA

ARRISKU-FAKTOREA

Giza faktorea

HELBURUA

Gidariei gehiegizko abiaduraren berri ematea.

DESKRIBAPENA

Enpresako ibilgailuetan nabigatzaileak edo, gertatzen bada, gehiegizko abiaduraren berri emateko gailuak instalatzea, hala, gidariei motelago joaten laguntzeko.

ARDURADUNA

Prebentzio Saila, gerentzia

NEURRIA 20 - ALKOHOLISMOA ETA DROGA-KONTSUMOA PREBENITZEKO PROTOKOLOA

ARRISKU-FAKTOREA

Giza faktorea

HELBURUA

Alkoholaren eta drogen menpe gidatzeak dakartzan arriskuak prebenitzea.

DESKRIBAPENA

Alkoholaren kontsumoak gidatzean dakartzan arriskuez ohartarazteko sentsibilizazio-neurriak garatzea –hala nola hitzaldiak edo liburuxkak– beste neurri osagarri batzuekin batera, besteak beste, jarduketa-protokoloak, lankideen artean kontzientzia daitezen. Alkoholdun edariak langileei ordaintzen zaizkien dietetatik kanpo uztea, edo enpresaren barruan isun osagarriak ezartzea, zirkulazio-kodeak ezarritakoez gain.

ARDURADUNA

Prebentzio Saila, gerentzia

NEURRIA 21 - TALDEKAKO GARRAIOA ENPRESAKO AFARIETAN ETA BAZKARIETAN

ARRISKU-FAKTOREA

Giza faktorea

HELBURUA

Alkoholaren eta drogaren kontsumoak joan-etorrietan eragindako arriskuak murriztea.

DESKRIBAPENA

Taldeko garraio-metodoak antolatzea zenbait ekitalditarako, hala nola egun bereziako enpresako afariak, edo laneko bazkariak edo afariak, alkohola edo droga kontsumituko bada.

ARDURADUNA

Prebentzio Saila, gerentzia

NEURRIA 22 - OSASUNA ZAINTEKO PROTOKOLOA

ARRISKU-FAKTOREA

Giza faktorea

HELBURUA

Azterketetan proba bereziak sartzea

DESKRIBAPENA

Langileei egingo zaizkien azterketa medikoetara bide-segurtasunerako arrisku faktoreen inguruko proba bereziak batzea.

ARDURADUNA

Prebentzio Saila

2.ANSKINA: ERREFERENTZIEN LABURPENA ETA LANeko BIDE-SEGURTASU- NEKO BALIABIDEAK

Gaur egun, eta enpresetan laneko bide-segurtasuna sustatze aldera, zenbait administrazioak eta erakundeak baliabideak eta prozedurak ematen dituzte, enpresek laneko zirkulazio-istripuak prebenitzeko ekintzak gara ditzaten.

Baliabide eta pizgarri horiek eskuragarri daude laneko bide-istripuen prebentzioaren lanean interesa duten enpresa eta prebentzio-zerbitzu guztientzat, eta erabilgarriak izan daitezke haien lanean bideratzeko.

EUROPAN:

1.Laneko Bide-segurtasunaren web-orria

Laneko Bide-segurtasunaren ataria enpresentzako, langileentzako, lan-arriskuen espezialistentzako eta prestatzaileentzako elkargune bat da, laneko bide-istripuen prebentzioari buruzko informazioa, ekintzak eta edukiak kontsultatzeko.

TZNk eta LSHInk sustatzen dute plataforma, eta FESVIA-Lek administratzen.

<http://www.seguridadviallaboral.es>

2. Laneko ikuskaritzak eta gizarte segurantzak enpresen laneko bide-segurtasunaren esparruan jarduketak egiteko gida.

Lan eta Immigrazio Ministerioak (gaur egun, Enplegu eta Gizarte Segurantzaren Ministerioa) eta Barne Ministerioak 2011ko martxoan Lankidetzaren Hitzarmena sinatzearekin bat, Lan Ikuskaritzak enpresetan bide-segurtasunaren esparruan jarduketak egiteko Gida bat sortu zen.

http://www.empleo.gob.es/itss/ITSS/ITSS_Descargas/Atencion_ciudadano/Normativa_documentacion/Documento_ITSS/GuiaITSS_vial.pdf

3.Martxoaren 31ko 404/2010 Errege Dekretua. ,Dekretu horren bidez, lan-istripuak nabarmen gutxitzen eta aurrea hartzen lagundu duten enpresen aldeko neurriak ezartzen dira, hain zuzen, kontingentzia profesionalengatik ordaindu beharreko kotizazioak murriztea.

4.Laneko bide-segurtasuneko osasun aholkularitzaren gida. DGT.

Trafiko Zuzendaritzako Bide-segurtasuneko Nazio Behatokiak argitaratutako gidak zientzia sozietate batzuen

babesa jaso du, Trafiko Istripuen Lesioak Prebenitzeko Osasun Sozietateen Espainiako Batzordean garatutako proiektu gisa.

http://www.dgt.es/galerias/seguridad-vial/eventos/sesiones-tecnicas/2010/guia_completa_de_consejo_medico.pdf

5.HSE institutuaren (Laneko Segurtasun eta Osasuneko Britainiar Institutua) webgunea, lantokietan garraioen segurtasunari buruzkoa:

<http://www.hse.gov.uk/workplacetransport/>

6. INRSren (Segurtasunaren inguruko Ikerketarako Frantses Institutua) argitalpenak, errepidean gerta daitezkeen lan arriskuei buruz:

Bide arriskua zereginetan: Arriskuak ebaluatzeko gida.

<http://www.inrs.fr/dms/inrs/CataloguePapier/ED/TI-ED-986/ed986.pdf>

Zirkularioa enpresak Osasuna eta segurtasuna:

<http://www.inrs.fr/dms/inrs/CataloguePapier/ED/TI-ED-975/ed975.pdf>

7.ISO 39001 Bide-segurtasuna Kudeatzeko Sistema. Jardunbide onen betekizunak eta gomendioak.

Erakundeei lanean izandako zirkulazio-istripuak murrizteko eta prebenitzeko, eta, besterik ezean, desagerrarazteko kudeaketa-sistema bat sortzen laguntzen dien tresna bat da "Bide-segurtasunerako Kudeaketa Sistemak" ISO 39001 araua.

http://www.iso.org/iso/iso_catalogue/catalogue_tc/catalogue_detail.htm?csnumber=44958

8.ETSC (European Transport Safety Council) PRAISE proiektua (Preventing Road Accidents and

Injuries for the Safety of Employees – Bide istripuak eta gorputz-kalteak prebenitzea, enplegatuen babeserako) laneko bide-arriskuei buruzkoa da.

<http://www.etsc.eu/projects/praise/>

9.Ve Safe

Jardunbide egokiei buruzko web-plataforma, Europan laneko zirkulazio-istripuak murrizteko helburua duena. Zenbait herrialdetako erakundeentzako partzuergo batek sortu du web-orri hori; Herbehereetako, Alemaniako, Norvegiako, Suediako eta Espainiako erakundeak dira

<http://osha-vesafe.mainstrat.com>

NAZIOARTEA:

10. Nazioarteko liburutegia: Laneko segurtasuna errepi-dean praktikan jartzeko entrenamenduan eta tresnetan espezializatutako liburutegia“.

<http://www.geolib.org/library/default.aspx?CategoryID=627>

11. NIOSH gida: Work-Related Roadway Crashes - Challenges and Opportunities for Prevention.

12. Canada Safety Council webgunea: baliabideak eta dokumentazioa laneko bide-segurtasunari buruz.

<https://canadasafetycouncil.org/traffic-safety/driver-improvement-work>

