

Núm. 120 / 2015

La Confederación Provincial de Empresarios de Santa Cruz de Tenerife (CEOE-TENERIFE), con la financiación de la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales, elabora de forma quincenal el presente Boletín al objeto de acercar a empresarios, trabajadores, y sociedad en general, los principales aspectos en materia preventiva.

CONTENIDOS

- ✓ **ARTÍCULOS DE INTERÉS**
 - Riesgos de exposición al formaldehído
 - El número de accidentes de tráfico 'in itinere' al ir al trabajo es el doble que al volver
- ✓ **BUENAS PRÁCTICAS PREVENTIVAS**
 - Etiquetado de productos químicos peligrosos
- ✓ **NORMATIVA**
 - Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.
- ✓ **GESTIÓN PREVENTIVA**
 - Gestión administrativa de los accidentes de trabajo en casos de pluriempleo
- ✓ **LA PREGUNTA QUINCENAL**
 - ¿A quiénes se les denomina trabajadores autónomos económicamente dependientes?
- ✓ **NOTICIAS Y ACTUALIDAD PREVENTIVA**
 - Octubre: mes nacional de la ergonomía
 - El bonus por baja siniestralidad podría multiplicarse por 10

Con la financiación de:

**FUNDACIÓN
PARA LA
PREVENCIÓN
DE RIESGOS
LABORALES**

AT-0083/2014


Tenerife

ARTÍCULOS DE INTERÉS

Riesgos de exposición al formaldehído

El formaldehído, tradicionalmente, llamado metanal o aldehído fórmico, es un aldehído que se presenta a temperatura ambiente en forma de gas incoloro de olor acre y sofocante. En solución acuosa se denomina formol o formalina. Su número CAS es 50-00-0 y su número EINECS 200-001-8.

El formaldehído es uno de los compuestos orgánicos básicos más importantes de la industria química, se utiliza en la producción de diversos productos, desde medicamentos hasta la melamina, la baquelita, etc. Se utiliza también para la conservación de muestras biológicas y cadáveres frescos, generalmente en una dilución al 5% en agua. Aún se utiliza como conservante en la formulación de algunos cosméticos y productos de higiene personal como champúes, cremas para baño y sales iódicas para la higiene íntima femenina. Se está utilizando también en los alisados permanentes, pero su uso en estos productos se ha ido reduciendo considerablemente e incluso se ha prohibido ya en algunos países debido al alto riesgo para la salud de quien trabaja con ellos habitualmente.

El formaldehído es una sustancia empleada en numerosos procesos industriales y actividades laborales, por lo que existe un número importante de trabajadores expuestos al formaldehído que pueden sufrir los efectos sobre su salud que este agente puede provocar.

Fuente: Prevencionar.com

El número de accidentes de tráfico 'in itinere' al ir al trabajo es el doble que al volver

Los españoles sufren el doble de accidentes de tráfico en el trayecto de ida al trabajo (un 64%) que a la vuelta (33%), según un estudio de la Fundación Mapfre, en el que se han analizado datos del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT). Además, el 21 por ciento de ellos se producen en lunes, y el porcentaje va cayendo a lo largo de la semana.

Jorge Ortega y Josep Ortit, los expertos que han elaborado este trabajo, han determinado que la mayoría de los siniestros se producen en la ida al trabajo por el cansancio, así como la falta de un horario flexible en las empresas del país, que obligan al trabajador a llegar a una hora concreta.

En este sentido, ha señalado que desde que la Administración pública ha implantado un sistema de flexibilidad de horario, sus trabajadores han pasado de liderar el número de accidentes hasta 2008, a igualar al sector privado en 2012.

El informe, que recoge datos entre 2003 y 2012, apunta que los accidentes de tráfico más habituales son 'in itinere', aunque también han trabajado con aquellos que ocurren en horario de trabajo. En este caso, los datos determinan que el 62 por ciento de los siniestros ocurren en las primeras horas de trabajo. Este porcentaje se reduce a un 5 por ciento cuando se habla de la octava hora de la jornada laboral.

Por género, Ortega y Ortit han indicado que es el hombre el que lidera el ranking de accidentes en horario de trabajo. Ortit ha indicado al respecto que puede deberse a que "en el sector del transporte y de la distribución es más común la presencia del hombre".

Del mismo modo, la edad también es un dato a destacar, ya que el sector de los mayores de 55 años son los que lideran los accidentes más graves en todos los años. "A mayor edad menos accidentes, pero más graves", ha indicado el experto.

Por sectores, los que más número de accidentes acumulan son la construcción, servicios, industria y primario, siendo este último y la construcción los que concentran los siniestros más graves.

El informe también recoge aquellos accidentes que ocurren tanto 'in itinere' como en horario de trabajo, pero que no implican un accidente vial. En este sentido, destaca el lugar de la mujer, que lidera este tipo de accidentes a pesar de que, como indican los expertos, a lo largo de los años ambos géneros se han ido igualando.

Fuente: Prevencionar.com

Con la financiación de:



BUENAS PRÁCTICAS PREVENTIVAS

Etiquetado de productos químicos peligrosos

Es obligatorio que los fabricantes, comerciantes o distribuidores de productos químicos peligrosos los etiqueten correctamente, tal y como indica el Real Decreto 363/95.

Los envases con productos intermedios o restos de trasvases, así como los que contengan cualquier residuo, deben etiquetarse de forma que se dé la información necesaria sobre su contenido y peligrosidad.

Toda etiqueta debe contener los siguientes datos: nombre de la sustancia o del preparado; nombre, dirección completa y teléfono del responsable de la comercialización (fabricantes, importadores o distribuidores); pictogramas e indicaciones de peligro, que estarán impresos en negro sobre fondo anaranjado; "frases R" que definen los riesgos que se atribuyen a las sustancias y complementan lo indicado en el pictograma; "frases S" que enuncian las recomendaciones de prudencia adecuadas para el trabajo con sustancias peligrosas. Es opcional que figure el teléfono del Instituto Nacional de Toxicología.

La etiqueta debe colocarse en zonas visibles del envase, no se debe poder borrar o quitar y tiene que ser legible. El idioma utilizado debe corresponder a la lengua o lenguas oficiales del Estado.

Las indicaciones incluidas en la etiqueta deben estar sólidamente fijadas en una o varias caras del envase, o impresas directamente en él.

El tamaño de la etiqueta debe ser acorde con el tamaño y forma del envase, para que permita su lectura de forma clara.

El color y la presentación de la etiqueta deben permitir que pictogramas, letras y fondo queden claramente diferenciados.

Hay que almacenar los productos peligrosos siguiendo las indicaciones de seguridad de la etiqueta ("frases S").

Existen otras fuentes de comunicación del riesgo químico que complementan la función realizada por las etiquetas, como las Fichas de Datos de

Seguridad (FDS); éstas es obligatorio que se faciliten al "usuario profesional" con la primera entrega del producto. Las FDS, además de informar sobre la naturaleza y composición de los productos, así como de su peligrosidad, aportan otros aspectos como son, entre otros: la gestión de residuos, primeros auxilios, valores límite y datos fisicoquímicos o toxicológicos.

Es obligatorio informar y formar a los trabajadores sobre los riesgos de su puesto de trabajo y de los productos químicos que se utilizan.

Se debe disponer de los equipos de protección individual (EPI) o colectivos, y usarlos si lo indica la etiqueta del producto con el que se está trabajando.

Las sustancias inflamables deben conservarse alejadas del calor y de toda llama o fuente de chispa.

NORMATIVA

Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

Es objeto de la presente ley la ordenación y gestión de la Red de Carreteras del Estado y sus correspondientes zonas de dominio público y protección.

La política de carreteras tiene las siguientes finalidades:

Facilitar el ejercicio los derechos de libre circulación de las personas físicas y jurídicas.

Ofrecer la infraestructura necesaria para el transporte de personas o bienes.

Promover el crecimiento económico y social equilibrado y sostenible.

Conseguir una oferta de infraestructuras de carreteras y servicios asociados a las mismas de calidad, seguras y eficientes, con una asignación de recursos adecuada.

Impulsar la investigación, el desarrollo y la innovación tecnológica, así como su difusión.

Con la financiación de:



PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

BOLETÍN QUINCENAL

Colaborar en la protección del medio ambiente.
Fomentar el desarrollo de servicios avanzados a la movilidad y el transporte por carretera.

Promover la coordinación con otras redes de infraestructuras y modalidades de transporte.

Colaborar en los objetivos de cohesión y equilibrio territorial.

El dominio público regulado en la presente ley está constituido por:

La Red de Carreteras del Estado, su Viario Anexo y los terrenos ocupados por ambos.

Sus elementos funcionales, así como las construcciones e instalaciones en ellos existentes.

La zona contigua a las carreteras del Estado y a sus elementos funcionales definida como zona de dominio público en esta ley, así como cualquier otra zona de titularidad del Estado afecta a dichas carreteras.

Los estudios informativos de nuevas carreteras o modificaciones sustanciales de las existentes deberán incluir una evaluación del impacto de las infraestructuras viarias en la seguridad, conforme a las normas que reglamentariamente se establezcan.

2. Los anteproyectos y proyectos de nuevas carreteras o modificaciones sustanciales de las existentes deberán someterse a auditorías de seguridad viaria conforme a las normas que reglamentariamente se establezcan.

3. Las obras de nuevas carreteras o modificaciones sustanciales de las existentes deberán someterse a auditorías de seguridad viaria previamente a su puesta en servicio y en la fase inicial en servicio, conforme a las normas que reglamentariamente se establezcan.

Fuente: INSHT

GESTIÓN PREVENTIVA

Gestión administrativa de los accidentes de trabajo en casos de pluriempleo

En la gestión administrativa de los accidentes de

trabajo existe una situación curiosa en nuestro país que es necesario conocer y analizar. Se trata de los accidentes de trabajo que tienen trabajadores que están dados de alta en varias empresas a la vez, lo que se conoce como pluriempleados.

Ocurre que en España si uno de estos trabajadores pluriempleados tiene un accidente de trabajo y causa baja laboral por ello, la jurisprudencia del Tribunal Supremo exige que obligatoriamente debe causar baja en todas las empresas en las que esté dado de alta, independientemente del tipo y grado de incapacidad que tenga y también del tipo de contrato y de las labores concretas que haga en cada una de las empresas.

Es decir, si al trabajador se le da la baja en una de las empresas automáticamente debe causar baja en todas las demás y permanecer de baja en todas el mismo período.

En general en la mayoría de los casos la patología que tenga el trabajador le incapacitará para la realización de cualquier tipo de trabajo, pero no siempre esto es así. Por ejemplo, supongamos que un trabajador está de baja por stress laboral en una empresa y a su vez trabaja en otra empresa en la cual no tiene problemas laborales. La valoración médica puede determinar que no hay inconveniente ni limitación alguna para poder seguir realizando el segundo trabajo, incluso puede considerarse oportuno para el tratamiento del trabajador desde el punto de vista psicológico.

El hecho es que este trabajador debe coger la baja

para los dos trabajos, que en este caso sería una baja por accidente de trabajo, al tratarse de una enfermedad derivada del trabajo pero no encuadrada como enfermedad profesional.

El hecho de que el trabajador tenga que necesariamente coger la baja para todos los trabajos parece absurdo, pues no se entiende que sin tener ninguna incapacidad para un trabajo no pueda realizarlo, de hecho se le podría estar privando al trabajador de un derecho al trabajo. Todavía se entiende menos este hecho si se conoce que en caso de pluriactividad (cuando un trabajador está dado de alta a la vez en varios regímenes diferentes) sí que es posible causar baja en un régimen y seguir trabajando en otro.

Esta situación de baja "obligada" incide sin duda en la productividad, eficiencia y competitividad de las empresas, además de perjudicar al trabajador

Con la financiación de:



PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

BOLETÍN QUINCENAL

afectado pues deja de percibir unas cantidades que podría ganárselas perfectamente (al estar de baja el sistema abona solamente el 75% de la base reguladora). También hay que recordar que una baja laboral afecta al resto de trabajadores de la empresa, por aumento de la carga de trabajo y por posible reorganización de turnos y tareas.

La cosa se vuelve todavía más absurda cuando resulta que si el trabajador causa baja, cada una de las empresas para las que trabaja debe remitir un parte de accidente por el sistema oficial de comunicación de accidentes de trabajo Delt@. Es decir, en nuestro caso se deberían remitir dos partes de accidente con baja cuando solamente ha existido un único "accidente" (en este caso una enfermedad del trabajo). Lo verdaderamente chocante es que cada uno de estos partes hace que a cada empresa desde el punto de vista estadístico le cuente un accidente de trabajo, es decir, a la empresa en la que no ha tenido lugar el accidente en la estadística le cuenta un accidente con baja, algo que no tiene ningún sentido. Esto se produce porque los partes de accidentes con baja no discriminan este tipo de accidentes de trabajadores pluriempleados, al contrario de lo que sí se hace con los accidentes in itinere o con las recaídas.

Esta chapuza administrativa en la gestión de estos tipos de accidentes repercute directamente en las empresas en las que no ha tenido lugar el accidente y no han tenido ninguna responsabilidad en los hechos. La tasa de siniestralidad, sin comerlo ni beberlo, les aumenta porque uno de sus trabajadores tiene un accidente prestando sus servicios para otra empresa.

Esto supone en realidad que las estadísticas de siniestralidad, la particular de algunas empresas y las globales, no son del todo exactas, y en un país como el nuestro con elevadas tasas de siniestralidad laboral, lo primero en lo que deberíamos tener cuidado es en tener unas estadísticas lo más fiables y precisas posible.

Hay que recordar también que el computo de estos accidentes puede suponer que una empresa no pueda optar al incentivo BONUS al pasarse en los índices de siniestralidad, algo que es totalmente injusto. Este tipo de accidentes no deberían contar para la concesión del BONUS, pues la empresa no tiene ninguna responsabilidad en el accidente ni ninguna capacidad ni potestad para evitarlo ni para implantar medidas preventivas.

Todavía se complica más el asunto cuando resulta que la Autoridad Laboral en algunos sitios exige que los partes de accidente derivados de estos accidentes de pluriempleados vayan todos perfectamente cumplimentados con la descripción detallada del accidente y su codificación correcta. Esto evidentemente será posible para la empresa en la que ha tenido lugar el accidente, pero para las otras es mucho más complicado.

A este respecto la única obligación que parece clara es que el trabajador debe entregar los partes de baja médica en cada una de las empresas en las que esté dado de alta. Una vez con el parte en su poder la empresa en la que no ha tenido lugar el accidente debe realizar y remitir un parte de accidente por Delt@, y para realizarlo como desea la Autoridad Laboral, precisa recopilar información acerca del accidente. La cuestión es cómo consigue esta empresa dicha información.

No está claro que el trabajador tenga obligación de comunicar los detalles de su accidente a la empresa en la que no ha tenido lugar, ni tampoco que realmente pueda hacerlo pues estaría transmitiendo información, que puede ser cuando menos reservada, a una empresa de otra empresa. Tampoco está claro que una empresa deba informar de los detalles de un accidente ocurrido por uno de sus trabajadores a otra empresa en la que también esté dado de alta este trabajador.

Esta información puede incluir datos reservados de la empresa y su difusión fuera de la misma puede perjudicarle de alguna manera. Puede darse el caso incluso de que ambas empresas sean competencia y por este hecho se comunique información que pueda utilizarse en contra de alguna de ellas.

Lo lógico sería que en estos casos el parte de la empresa en la que no ha tenido el accidente tuviera un filtro que lo discriminase y no se computase en la estadística de siniestralidad para no perjudicar a la empresa y que además en estos partes no se solicitase información acerca del accidente para no comprometer la protección de datos, que además, todo hay que decirlo, la información del accidente ya llega a la Autoridad Laboral a través del parte que debe que remitir la empresa en la que sí ha tenido lugar el accidente.

Fuente: Prevenir.com

Con la financiación de:



AT-0083/2014



LA PREGUNTA QUINCENAL

¿A quiénes se les denomina trabajadores autónomos económicamente dependientes?

Como trabajador autónomo contratado puede verse en cualquiera de estas tres situaciones y, en cada una de ellas, deberá cumplir una serie de obligaciones que, a continuación, se detallan:

Se trata de una nueva figura de trabajador autónomo que aparece con la Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del trabajo autónomo que se encuentra en la frontera entre el trabajador autónomo y el trabajador por cuenta ajena y que cuenta con un régimen jurídico propio y distinto.

Por tanto, los podríamos definir como aquellos que realizan una actividad económica o profesional a título lucrativo y de forma habitual, personal, directa y predominante para una persona física o jurídica, denominada cliente, del que dependen económicamente por percibir de él, al menos, el 75 % de sus ingresos por rendimientos de trabajo y por actividades económicas o profesionales.

Además, deberán reunir simultáneamente las siguientes condiciones:

1. No tener a su cargo trabajadores por cuenta ajena ni contratar o subcontratar parte o toda la actividad con terceros.
2. No ejecutar su actividad de manera indiferenciada con los trabajadores que presten servicios bajo cualquier modalidad de contratación laboral por cuenta del cliente.
3. Disponer de infraestructura productiva y material propios.
4. Desarrollar su actividad bajo criterios organizativos propios, sin perjuicio de las indicaciones técnicas de carácter general que pueda recibir de su cliente.
5. Percibir una contraprestación económica en función del resultado de su actividad, de acuerdo con lo pactado con el cliente.

NOTICIAS Y ACTUALIDAD PREVENTIVA

Octubre: mes nacional de la ergonomía

Muchos avances han ocurrido desde que hace 12 años la Sociedad de Factores Humanos y Ergonomía de los EE.UU. (Human Factors and Ergonomics Society – HEFS) designara al mes de octubre como el Mes Nacional de la Ergonomía (MNE). Estos avances han mejorado la seguridad, desempeño y confort de las personas cuando interactúan con sistemas, productos, herramientas y ambientes. Debido a que aún hay desafíos pendientes, el MNE sigue poniendo el acento en el valor y contribuciones de la ciencia y la profesión de la Ergonomía mediante la docencia, aprendizaje, desarrollo de redes, servicio y entretenimiento.

Los investigadores y profesionales de la Ergonomía se han enfocado en orientar esfuerzos de mejora hacia áreas críticas:

-Riesgos del trabajo sedentario: Un número especial de la revista "Ergonomía en Diseño" (Ergonomics in Design) identifica problemas de salud relacionados con el uso prolongado de la postura sentado y sugiere formas de prevenirlos mediante rediseño del puesto de trabajo y alternativas de sillas de oficina.

-Peligros al conducir: Investigaciones publicadas en la revista Human Factors han examinado factores relacionados a los sistemas de info-entretención, conductores con daño cerebral leve, carga perceptual visual, y lectura de textos al conducir.

-Errores en entornos sanitarios: Publicaciones recientes en los Proceedings of the International Symposium on Human Factors and Ergonomics in Health Care abordan temas de diseño de equipos como interfaces de usuario en bombas de infusión, alertas clínicas en sistemas de registros electrónicos de salud, y uso de tecnología en la adherencia a la medicación en el hogar.

-Comunicación con robots: Los registros del HFES Annual Meeting han examinado aspectos como el lenguaje y habla natural para entrega de comandos y toma de decisiones en equipos humano-robot.

Todas estas publicaciones contienen abundante información adicional sobre estos y otros muchos

Con la financiación de:



tópicos relacionados, que abordan la seguridad y efectividad en las interacciones entre humanos y tecnología.

El MNE extiende sus esfuerzos a lo largo del año para asegurar que los líderes del gobierno, la industria y el público general sepan cuán importante es la Ergonomía en la creación de tecnología usable y segura.

Fuente: Prevencionar.com

El bonus por baja siniestralidad podría multiplicarse por 10

El bonus que incentiva la baja siniestralidad en las empresas y que se contempla en el marco de la nueva Ley de Mutuas podría multiplicarse por diez y llegar hasta los 300 millones de euros anuales, según estimaciones de los agentes sociales.

Según el borrador del real decreto, el sistema de incentivos puede alcanzar un volumen máximo del 5% del saldo del Fondo de contingencias profesionales a 31 de diciembre del año anterior, lo que para 2015 eleva el límite de gasto a los 267,7 millones de euros.

Sin embargo, fuentes de la negociación han estimado que estas bonificaciones por reducir la siniestralidad empresarial en 2016 podrían ascender hasta 300 millones de euros frente a los 30 millones que se destinan actualmente.

El texto de la nueva ley calcula que el número de empresas que tendría derecho a recibir el incentivo en el primer año de aplicación, en el supuesto de que todas las que cumplen con los requisitos lo solicitaran, se aproxima al millón, por lo que el impacto presupuestario global sería de 165 millones de euros.

La cuantía del incentivo será del 5% del importe de las cuotas por contingencias profesionales de cada empresa para el primer año de observación, y del 10% para los siguientes.

El sistema planteado centra su atención en la "medición de resultados", esto es, la constatación de que hay una disminución real de la siniestralidad laboral, lo que daría derecho a recibir el bonus o reducción de cotización por contingencias profesionales.

Así, las empresas no podrán rebasar los índices de siniestralidad general ni de siniestralidad extrema, si bien quedan excluidos del cómputo aquellos accidentes que ocurren en el trayecto hacia o desde el trabajo.

El sistema exigirá a las empresas beneficiarias no haber sido sancionadas por resolución firme vía administrativa por la comisión de infracciones graves o muy graves en materia de prevención de riesgos laborales o de Seguridad Social. En el caso de las infracciones graves, sólo se tomarán en consideración si han sido reiteradas (más de dos de forma generalizada).

Fuente: Prevention -world

Con la financiación de:



La Confederación Provincial de Empresarios de Santa Cruz de Tenerife (CEOE-TENERIFE), continuando con la labor que ha venido realizando durante esta última década, pone a su disposición de forma completamente gratuita, su Centro de Asistencia Técnica y apoyo en materia de Prevención de Riesgos Laborales.

Puede contactar con nosotros en:

Teléfono: 922.280.880

WEB: <http://www.ceoe-tenerife.com> (Prevención Riesgos Laborales)

Con la financiación de:



AT-0083/2014

